

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**MOBİL KONUTLARIN TÜRKİYE’DEKİ
UYGULANABİLİRLİĞİNİN İRDELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Y. M m Ayşe Ferhan ÇOLAK

Tezi n Enstitüye Veril di ğ i Tari h : 27 Aralı k 2004

Tezi n Savunul du ğ u Tari h : 28 Ocak 2005

Tez Dan ş manı : Doç. Dr. Ziya OK

Di ğ er Jüri Üyeleri Prof. Dr. Nur Esi n (İ. T.Ü.)

Prof. Dr. Hiseyi n Cengiz (Y. T. Ü)

OCAK 2005

ÖNSÖZ

Öncelikle tüm çalışmalarını msüresiince yardımlarını esirgemeyen değerli hocam Doç. Dr. ZİYA OK'a sonsuz teşekkürlerimi bir borç bilirim. Seviner dersindeki eleştirilerinden dolayı Prof. Dr. Nur Esin ve Prof. Dr. Mıdan Ok'a, "Dar Gelirliler İçin Konut" dersini yürüten Doç. Dr. Gülçin Pulat Gökmen'e, Doç. Dr. Sinan Mert Şener'e, araştırmaları esnasında beni yalnız bırakmayan annem ve babam Nuran-Hasan Çolak'a, kardeşi Mimar Reyhan Çolak'a, kamping araştırmalarında ve diğer araştırmalarında yardımını esirgemeyen Mimar Onur Atınok'a, gösterdikleri tavizden ve yardımlarından dolayı işyeri mSHOP DESIGN'e, çeşitli kaynaklara ulaşmamda yardımeden arkadaşı mAylin Sayın'a, manevi desteğini esirgemeyen Mahire Kar, Gülçin Küçükerdal ve Serap Bulat'a, teşekkür ederim.

27. 12. 2004

AYŞE FERHAN ÇOLAK

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	xi
SUMMARY	xii
1. GİRİŞ	1
2. MOBİL KONUTLAR	20
2.1. Mobil Konutun Tanımı	22
2.2. Mobil Konutun Bir Üretim Biçimi Olarak Otaya Çıkışı	26
2.2.1. Amerika'da Durum	26
2.2.2. İngiltere'de Durum	38
2.3. Günümüzde Mobil Konutun Tercih Edilme Sebepleri	40
3. MOBİL KONUT PARKLARI	47
3.1. Mobil Konut Parklarının Tasarlanma Amacı	47
3.2. Mobil Konut Parklarının Tasarlama İlkeleri	52
3.2.1. Mobil Konut Parkında Yer Seçimi	54
3.2.2. Yol ve Park İnkaları	57
3.2.3. İşleve Uygun Her Bir Mobil Konuta At Alanların Saptanması	58
3.2.4. Konşuluk Kriterleri	59
3.2.5. Mekanlar Arası Erişebilirlik/Erişilemezlik	60
3.2.6. Her Bir Mobil Konuta At Uygun Mekanların Yaratılması	61
3.2.7. Parsel Büyüklüğü Sınır Hemanlarının Yüksekliği	62
3.2.8. Sosyal Yapılar	63
3.2.9. Tesisat	65
3.2.10. İklimsel Özellikler	66
3.2.11. Esneklik	67
4. MOBİL KONUT ÇEŞİTLERİ	69
4.1. Sürekli Konaklama Amaçlı Mobil Konutlar	70
4.2. Geçici Konaklama Amaçlı Mobil Konutlar	81
4.2.1. Turizm Amaçlı Kullanılan Mobil Konutlar	84
4.2.2. Doğal Afetler Sonrası Acil Konut İhtiyacını Karşılama Amacıyla Kullanılan Mobil Konutlar	87
4.2.3. İş, Araştırma, Öğrenci Konaklama Amaçlı Kullanılan Mobil Konutlar	93
5. TÜRKİYE'DE MOBİL KONUT UYGULAMALARI	100
5.1. Yere Bağlanan Mobil Konutlar	102
5.2. Hareketli Mobil Konutlar (Karavan Örneği)	109

6. MOBİL KONUTLARIN TÜRKİYE DEKİ UYGULANABİLİRLİĞİ İLE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR	114
6.1. Adım I. İstanbul ve Antalya’da Bulunan ve İçinde Mobil Konutların da Bulunduğu Bazı Kampi nglerle İlgili Gözlemler	114
6.2. Adım II. İstanbul’da Daha Çok Dar Gelirli nin Yaşadığı Bir Bölgede Dar Gelirli nin Mobil Konuta Bakışı	127
6.3. Adım III. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nde Lisans, Yüksek Lisans ve Doktora Öğrencilerinin Mobil Konutların Türkiye’de Uygulanabilirliği Konusuna Bakışı	136
7. SONUÇ	140
KAYNAKLAR	147
ÖZGEÇMİŞ	155

KI SALT MALAR

MDU	: Mobile Dwelling Unit
DDU	: Dynaxion Dwelling Unit
MHMA	: Mobile Home Manufacturers Association
FHA	: Federal Housing Administration
NHA	: National Housing Agency
B L P S	: Beaudouin, Lods, Prouve, Strasbourg
İ DMP	: İstanbul Deprem Master Plan

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 6.1. İki Konut Tipi Hakkındaki Düşünceler	130
Tablo 6.2. Dar Gelirli nidealindeki Konutun Tiplere Göre Yüzdelik Dağılımı	132
Tablo 6.3. Mobil Konut Tiplerinin Öncelik sırası	137
Tablo 6.4. Mobil Konutların Gelişmiş Ülkelerde Tercih Edilme Sebepleri.....	137
Tablo 6.5. Mobil Konutun Türkiye’de Kullanılma Amaçları.....	137
Tablo 6.6. Gecekondu Sorununa Bir Çözüm Önerisi Olarak Sunulan Mobil Konutla İlgili Düşünceler	138
Tablo 6.7. İstanbul’da Mobil Konut Görnek İstenilmesi/İstenilmesi Yüzdelik Oranları.....	138
Tablo 6.8. İstanbul’da Uygulanabilecek Mobil Konut Parkları Yerleri.....	139
Tablo 6.9. Mobil Konutta Yaşamak İsteyip İstememe Yüzdeleri.....	139

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1.1 : Çin’de Düşmanlara Karşı Güvenlik ve Saldırı Amaçlı Kullanılan Mobil Kuleler.....	3
Şekil 1.2 : . Konut taşıyan Bir Kabile, Malezya.....	3
Şekil 1.3 : Geleneksel Çadır Strüktür Örnekleri.....	4
Şekil 1.4 : Orta Asya’da Yaşayan Göçebeler	4
Şekil 1.5 : Yüzer Konut Yangsou, Çin.....	5
Şekil 1.6 : Mobil Uyku Kabinini	7
Şekil 1.7 : Mikrominari Özellik Taşıyan Karavan.....	7
Şekil 1.8 : Yona Friedman’ın Uzaysal Kent Çalışması	9
Şekil 1.9 : Archigram’ın (Ron Herron ve Bryan Harvey) Walking City Çalışmaları.....	10
Şekil 1.10 : Archigram’ın (Warren Chalk ve Peter Cook) Tasarladığı Plug-In City, 1964.....	10
Şekil 1.11 : Ron Herron ve Warren Chalk’ın Tasarladığı Çaket Kapsülü, 1965.....	11
Şekil 1.12 : Freier Architect’ in Kurdukları Ütopyada İstanbul Boğazını Seçtikleri Tasarım.....	12
Şekil 1.13 : Katavalos’un Yüzen Kent Tasarımı.....	13
Şekil 1.14 : Buckminster Fuller’in Tasarladığı DDU (Dymaxion Dwelling Unit), 1946.....	14
Şekil 1.15 : Dymaxion Wichita House	15
Şekil 1.16 : Frei Otto’nun Köpüklerle Yaptığı Bir Çalışma.....	16
Şekil 1.17 : Reyner Banham’ın ‘No-houses’ Adlı Herhangi Bir Yere Uyum Sağlayabilecek Environment-Bubble’si.....	16
Şekil 1.18 : Steven Brower’in Pinomatik Olarak 1998’de Tasarladığı Mobil Konut Parkı, Utown.....	17
Şekil 2.1 : Şili’de Öküzler Yardımıyla Taşınan Bir Konut.....	21
Şekil 2.2 : Langwei Kentinde İnsanlar Vasıtasıyla Taşınan Konut, Malezya..	21
Şekil 2.3 : Yeni Zelanda’da Deniz Taşımacılığıyla Getirilen Bir Konut Grubu.....	22
Şekil 2.4 : Amerika’da Bir Araç Vasıtasıyla Taşınabilen Konut.....	22
Şekil 2.5 : Şasesi Olan Mobil Konut Örneği.....	24
Şekil 2.6 : Mobil Konut Parkında Yaşayan Bir Aile.....	24
Şekil 2.7 : Römork Örneği.....	26
Şekil 2.8 : Eski Bir Karavan Örneği.....	27
Şekil 2.9 : Otomobilin Arkasına Takılarak Götürülen Karavan.....	27
Şekil 2.10 : Carl X Mayer’in 1940’ta Tasarladığı Geleceğin Göçebe(treyler) Konutu.....	28
Şekil 2.11 : Bir Araya Gelmiş Mobil Konut Birliği Yaşamı.....	29
Şekil 2.12 : Büyük Boyutlu Mobil Konut İç Düzaymı	30

Şekil 2.13	: Küçük Boyutlu Mobil Konut İç Dizaynı.....	30
Şekil 2.14	: 1950'lerin Hippie – Özgür Yaşam	31
Şekil 2.15	: Modüller Halinde Tırlar Vasıtasıyla Taşınan ve Bir Kutu Gibi Açılan Üniteler	33
Şekil 2.16	: Tırlarla Yatay Olarak Getirilip Apartman Blokları Gibi Düşey Hale Getirilen Mobil Konut	35
Şekil 2.17	: Vinçle Taşınarak Yerleştirilen Mobil Konut Örneği	37
Şekil 2.18	: Modüller Birbirinin Bir Araya Gelmesiyle Oluşan Mobil Konut	37
Şekil 2.19	: İtalya'da Mobil Konut Yerleşmesi	38
Şekil 2.20	: Londra'da Yapılmış Olan Mobil Konut, İngiltere	38
Şekil 2.21	: Birmingham'da Uygulamaya Geçmiş Olan 2 Katlı Plastikten Yapılmış Mobil Konut Örneği, İngiltere, 1963	39
Şekil 2.22	: Kaliforniya'da Bir Mobil Konut Yerleşmesi, Amerika	41
Şekil 2.23	: Günümüzde uygulanmış olan mobil konut örneği 1, 2004	43
Şekil 2.24	: Günümüzde uygulanmış olan mobil konut örneği 2, 2004	44
Şekil 2.25	: Günümüzde uygulanmış olan mobil konut örneği 3, 2004	45
Şekil 2.26	: Günümüzde uygulanmış olan mobil konut örneği 4, 2004	45
Şekil 3.1	: Mobil Konut Parkı Örneği 1.....	48
Şekil 3.2	: Mobil Konut Parkı Örneği 2.....	49
Şekil 3.3	: Mobil Konut Parkı Örneği 3.....	50
Şekil 3.4	: Mobil Konut Parkı Örneği 4.....	51
Şekil 3.5	: Mobil Konut Parkı Örneği 5.....	51
Şekil 3.6	: Mobil Konut Parkı Örneği 6.....	53
Şekil 3.7	: Mobil Konut Parkı Örneği 7.....	55
Şekil 3.8	: Mobil Konut Parkı Örneği 8.....	58
Şekil 3.9	: Mobil Konut Parkı'nda Ottopark Düzeni.....	59
Şekil 3.10	: Mobil Özelliğini Yitirmiş Gibi Görünen Tekerleklerin Gizlenmesi ve Bir Terasın Eklendiği Bir Mobil Konut Örneği.....	60
Şekil 3.11	: Engelliler İçin Mobil Konut Girişine Yapılmış Olan Engelli Asansörü ve Rampası	60
Şekil 3.12	: Mobil Konut Parseli Tasarlama Kriterleri.....	61
Şekil 3.13	: Mobil Konut Parkı Parsel Büyüklüğü.....	62
Şekil 3.14	: Mobil Konut Parseli Ebatları.....	63
Şekil 3.15	: Mobil Konut Parkı Servis Binası Örneği.....	64
Şekil 3.16	: Servis Binalarının Mobil Konut Parkı İçindeki Yeri	64
Şekil 3.17	: Mobil Konutun Yerleştirilme ve Tesisat Bağlama Aşamaları... ..	65
Şekil 3.18	: Mobil Konutların İklimsel Şartlara Göre Park Alanında Yönlendirilmesi	66
Şekil 3.19	: 1995 Yılında Tasarlanmış Bir Mobil Konuta Çeşitli Varyasyonlarda Uygulanabilen Mobil Servis Birimleri.....	67
Şekil 3.20	: Mobil Konut Biriminin Hem İçinin Hem de Dışının Esnek Olması Mobil Konut Parsellerinin Büyüklüğünü Etkilemektedir.....	68
Şekil 4.1	: Abaküs Mimarlarının Tasarladığı P/A House	73
Şekil 4.2	: P/A House' nin Üretim Aşamaları.....	74
Şekil 4.3	: Vallis Alan'ın Yaptığı Araştırmada Sürekli Kalma Amaçlı Kullanılan Mobil Konutların Görünüşleri.....	75
Şekil 4.4	: Mobil Konutun Sürekli Konaklama Amaçlı Kullanılmasının	

	Süreci	76
Şekil 4 5	: Wallis Alan'ın Araştırmasındaki Zamanla İhtiyaçlara Göre Mobil Konutun Değişimi	77
Şekil 4 6	: e-HVE Projesinin Görünüşü	77
Şekil 4 7	: e-HVE Plan Ünitelerin Taşınması	78
Şekil 4 8	: MDU Birimlerinin Bir Strüktür İçerisindeki Kurulumu	79
Şekil 4 9	: MDU Şematik Planı ve Görünüşü	80
Şekil 4 10	: Breysel Ada	83
Şekil 4 11	: Hollanda'da Houseboat'lar	83
Şekil 4 12	: Hong Kong'da Yüzerevler	83
Şekil 4 13	: Geçici Konaklama Amaçlı Kullanılan Deprem Konutu, İtalya ..	84
Şekil 4 14	: Markies Adlı Tatil Evinin Açılışı ve Yan Duvarları Açıldıktan Sonraki Görünüşü	85
Şekil 4 15	: Markies Plan Kesit, Görünüş	86
Şekil 4 16	: Markies İç Dizayn	86
Şekil 4 17	: Amerika'da Afet Sonrası Mobil Konut Uygulaması	89
Şekil 4 18	: İtalya'da Yapılmış Olan Katlanabilir Konteyner Deprem Konutu	89
Şekil 4 19	: İtalya'da Doğal Afetler İçin Tasarlanmış Mobil Konut Uygulaması	90
Şekil 4 20	: İtalya'da Uygulanmış Mobil Konutlar	91
Şekil 4 21	: Shigeru Ban'ın Kobe'de Uygulanan Kağıt Tüp Evleri	91
Şekil 4 22	: Japonya'da Tasarlanmış İç İç Geçen Hücre Birimleri	92
Şekil 4 23	: Astreim'in İç Görünüşü	95
Şekil 4 24	: Astreim Adlı Motor Karavan'ın Plan ve Kesiti	96
Şekil 4 25	: Göçebe Hayat Yaşayan Bir Çingene Grubu	97
Şekil 4 26	: İtalya'da Katlanabilir Mobil Sağlık Birimi	97
Şekil 4 27	: Mobil Okul	98
Şekil 4 28	: Mobil Ofis	98
Şekil 4 29	: Uzayda Kurulmuş Olan Mobil Yerleşme	99
Şekil 5 1	: Türklerin Yaşadığı Yurtların Planı ve Strüktür Detayı	101
Şekil 5 2	: Tatar Türkleri'nin Yurtlarını Taşınması	102
Şekil 5 3	: Türklerde Kara Çadır	102
Şekil 5 4	: Mubarch Şematik Plan, 2004	106
Şekil 5 5	: Shigeru Ban'ın Kağıt Tüp Evleri ve İçten Görünüşü	107
Şekil 5 6	: Han Tümrteki Konteyner Evler	108
Şekil 5 7	: Antalya Göynük Kampi ng	112
Şekil 5 8	: Bir Karavan İç i	112
Şekil 6 1	: İstanbul Gроз Kampi ng Şematik Plan	115
Şekil 6 2	: Gроз Kampi ng İç Görünüşleri	116
Şekil 6 3	: Tosun Ailesine Ait Karavan	117
Şekil 6 4	: İstanbul Ataköy Kampi ng Şematik Plan	118
Şekil 6 5	: Ataköy Kampi ng Önü	119
Şekil 6 6	: Antalya Aanya İncekum Orman Kampi Şematik Plan	120
Şekil 6 7	: İncekum Orman Kampi Görünüşleri	121
Şekil 6 8	: Göynük Kampi ng Grişi	122
Şekil 6 9	: Antalya Göynük Orman Kampi Şematik Plan	123
Şekil 6 10	: Göynük Kampi ng Genel Görünüş	124
Şekil 6 11	: Dilek- Mustafa Gül açar Mobil Konut u	124
Şekil 6 12	: Greenpark Otel Genel Görünüş	125

Şekil 6.13	: Antalya Marina Greenpark Otel Şematik Plan	126
Şekil 6.14	: Greenpark Otel Mutfak Bölümü Görünüşü	127

MOBİL KONUTLARIN TÜRKİYE’DEKİ UYGULANABİLİRLİĞİ AÇISI NDAN İRDELENMESİ

ÖZET

‘ ‘ MOBİL KONUTLARIN TÜRKİYE’DEKİ UYGULANABİLİRLİĞİ AÇISI NDAN İRDELENMESİ ’ ’ adlı çalışmanın amacı ülke mizde uygulanan statik konutlara bir alternatif sunmaktır. Bu nedenle mobil konutlar ve Türkiye hakkında genel bir araştırma yapılmış ve çıkan veriler doğrultusunda da mobil konutun Türkiye’ de uygulanabilirliği irdelenmiştir.

Birinci bölümde mobilitenin ve mobil mimarinin günümüzde ve gelecekteki öneminden bahsedilmektedir. Gelecek içi ntasarlanmış toplu konut ütopylarından bahsedilmiş ve mobil konutun geleceğin konutuna yakınlığı ifade edilmiştir.

İkinci bölümde mobil konut, birim olarak ele alınmıştır. Mobil konutun tanı m yapılarak ülkemizdeki anlamkar mşası na dikkat çekilmiştir. Mobil konutun bir üretimi biçi ni olarak ortaya çıkışı ve gelişmiş ülkelerde tercih edil me nedenleri incelenmiştir.

Üçüncü bölümde mobil konut parkları incelenmiştir. Çünkü mobil konutlar bir araya gelerek bir doku oluştururlar. Bu nedenle bu bir araya gelişin prensipleri, gelişmiş ülkelerde yapılmış olan mobil konut parkı örnekleri yle incelenmiştir.

Dördüncü bölümde mobil konutların ve mobil konut parklarının hangi amaçlarla kullanılabileceği incelenmiştir. Bu nedenle mobil konutlar, geçici ve sürekli konaklama amaçlı mobil konutlar olarak ikiye ayrılmıştır. Gruplama kendi içlerinde çeşitli örnekler verilerek irdelenmiştir.

Beşinci bölümde Türkiye ele alınmıştır. İlk olarak tarihte Türkl erin göçebe yaşam tarzı ndan bahsedilmiştir. Daha sonraki aşamada ise Türkiye’de uygulanmış veya öneri olarak sunulmuş mobil konut projeleri irdelenmiştir. Ülkemizdeki mobil konut sektörünün durumu tespit edil meye çalışılmıştır.

Altıncı bölümde ülkemizdeki mobil konut gerçeğinin tespit edilmesi amacıyla küçük bir araştırma yapılmıştır. Bu nedenle birinci adı m olarak katılımcılar, ikinci adı m olarak bir gecekondu semtinde bulunan dar gelirli nın mobil konuta bakışı ve üçüncü adı m olarak da mimarların mobil konut konusundaki görüşleri incelenmiştir.

Sonuç bölümünde ise ülkemizde mobil konutun yerleşik düzenli konutlar içi nde alternatif bir konut modeli olup olmayacağı ve bunun için neler yapılabileceği yazılmıştır.

EXAMINING APPLICABILITY OF MOBILE HOMES IN TURKEY

SUMMARY

The aim of this thesis, “Examining Applicability of Mobile Homes In Turkey” is to suggest an alternative to static homes in our country. For this purpose, a research about mobile homes and Turkey has done and applicability of mobile homes in Turkey is examined by the help of the results obtained.

In the 1. chapter, the importance of mobility and mobile architecture nowadays and in the future is mentioned. In addition utopian dwellings designed for the future are introduced, and similarity of the mobile homes to future designs is stressed.

In the 2. chapter, the mobile home unit is explained in detail. Definition of the mobile home unit is done and the ambiguity of meanings in our country. Appearance of mobile homes as a product and the reasons for preference of mobile homes in the developed countries are examined.

In the 3. chapter, mobile home parks are examined. As the mobile homes comes together. They form a special area. For that reason, the principles of coming together is examined by the examples of mobile home parks in developed countries.

In the 4. chapter, the usage possibilities of mobile homes and mobile home parks for various objectives are explained. The mobile homes are classified into mobile homes for temporary residence and permanent residence. The classification is examined in detail by giving various examples.

In the 5. chapter, Turkey is discussed. Firstly the nomad life style of Turkish people is mentioned. Next, the projects about mobile homes applied or proposed to be applied in Turkey are examined. The situation of the mobile home sector in our country is determined.

In the 6. chapter, a research is done for determination mobile home reality in our country. For next purpose, the campings are examined firstly. Next the opinions of low income people are living in slum regions are asked. Finally, the opinions of architects about mobile homes are asked.

In conclusion, the mobile homes are suggested as alternative to homes in dwellings and what can be done for this purpose is mentioned.

1. GİRİŞ

Ülkemizde mimari genelde durağan ve kalıcıdır. Her türlü konut sorunu ve sosyal tesisin çözümü bu çerçevede olmaktadır. Bu çalışma, bunun alternatifini araştırmakta ve bu kapsamda mobil konutları incelemektedir.

Mobil konutların gerek gelişmiş ülkelerde gerekse de gelişmekte olan ülkelerde kullanımı oldukça yaygındır.

Gelişmiş ülkeler, kent planlamada özellikle kentlerin gelişmekte olan bölgelerinde gecekondulaşmayı önlemek için mobil konut alanları bırakmakta ve bu alanların alt yapılarını da düzenleyerek halka sunmaktadır.

Ülkemizde kentsel açıdan hala arsa planlaması yapılmamış veya eksiktir. Bu nedenle de kentte gecekondulaşma önlenememiştir. Bu tez kapsamında da kent planlamada kentlerin gelişen alanlarında gerek dar gelirli gerekse de yüksek gelirli için düzenli alanların oluşması amacıyla mobil konut parklarının kullanılabileceği bir öneri olarak sunulmuştur.

Mobil konut parkları olarak ayrılan alanlar yüksek ve dar gelirli kesimi için sürekli konaklama amaçlı kullanılması yanında; kamp ve karavan turizmi için ve doğal afetler sonrası acil konut ihtiyacının karşılanmasında da kullanılabilir.

Gelişmekte olan ülkelerde ise mobil konutlar ve mobil konut parkları devletin desteğiyle doğal afetler sonrası acil konut ihtiyacında veya dar gelirli konut ihtiyacında bir çözüm olarak kullanılmaktadır.

Bazı alt kültürler de göçebeliklerini hala sürdürmektedirler. Mimari de mobilite denildiği zaman ise ilk akla gelen göçebelilerdir. Çünkü göçebelerin yaşam tarzlarından kaynaklı barındıkları yapılar mobildir. Bu kültürler yüzerev, çadır, sal gibi hareketli konutları tercih ederler.

İnsanlık tarihi boyunca, insanlığı yaşamak için hep bir yerden bir yere taşınmıştır. Yerleşik hayata geçmeden çok önce, insanlığın evi doğaydı ve doğanın içinde

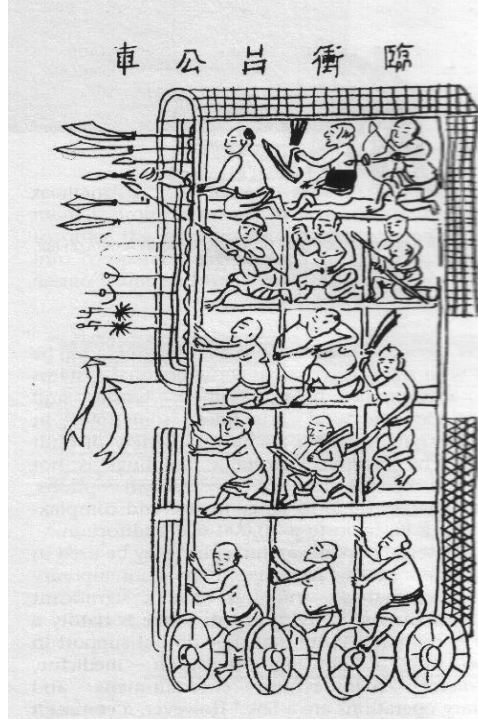
yaşamaktaydı. İnsanoğlu karınını doyurmak ve iklimsel koşullardan dolayı evinin yerini bir yerden bir yere giderek değiştirmiştir. Bu taşınmalar mevsimlik ve süregendir. Fakat konutlarındaki esneklik ve bireylerin gelinen yere adaptasyonu; zamanla gelen çevresel değişimler, doğal afetler gibi olaylar nedeniyle kendiliğinden oluşur[1, 2].

10.000 yıl içerisinde insanlar yerleşik hayata geçmişler, toprağı kullanmışlar, ticaretin ve endüstrinin gelişmesiyle kentler oluşmuştur. Ancak bazı toplumlar göçebeliği bırakmamışlardır. Göçebelik bu insanların yaşam tarzı halindedir. Şüphesiz göçebe yaşam onların gelenekselliğı, kültürü ve kimliğidir. Bunun yanında içinde barındıkları evlerini de yanlarında taşımaktadır[1].

Göçebe kültürler karınlarını doyurmak, korunmak, ticaretle uğraşmak ve bilinmeyenleri aramak için bir yerden bir yere taşınırlar. (Şekil 1.1.) Bu insanların barınakları, dayanıklı(devamlı), hafif, esnek ve taşınabildir. (Şekil 1.2) Örneğin çadır türlerinden Amerikan, Hindistan çadırları, Moğol yurtları, kara çadırlar örnek verilebilir[3]. (Şekil 1.3.) (Şekil 1.4)

Çadır da göçebe hayatın bir parçasıdır. Göçebe toplumlarında kalıcılık her yeni kalınan yere gelip çadırını kurduktan sonra başlar. Ve bir süre bir yerde kalınırlar. Zamanı geldiğinde de yeniden başka bir yere doğru hareket edilir. Böylece kalıcılık bir hareket haline gelir. Bu tarz bir yaşam tarzı Siberya’da da görülebilir. Paul Qiviger de farklı yerlerde yaşayan birbirinden habersiz insan gruplarının yaşam alanları benzerlikleri, mobil barınaklarında kullandıkları dairesel formları, konut içerisindeki mekansal bölünmeler ve sembolizmi Navaso Hoganlar ve Moğol yurtları arasında da gösterdiğini tespit etmiştir[2].

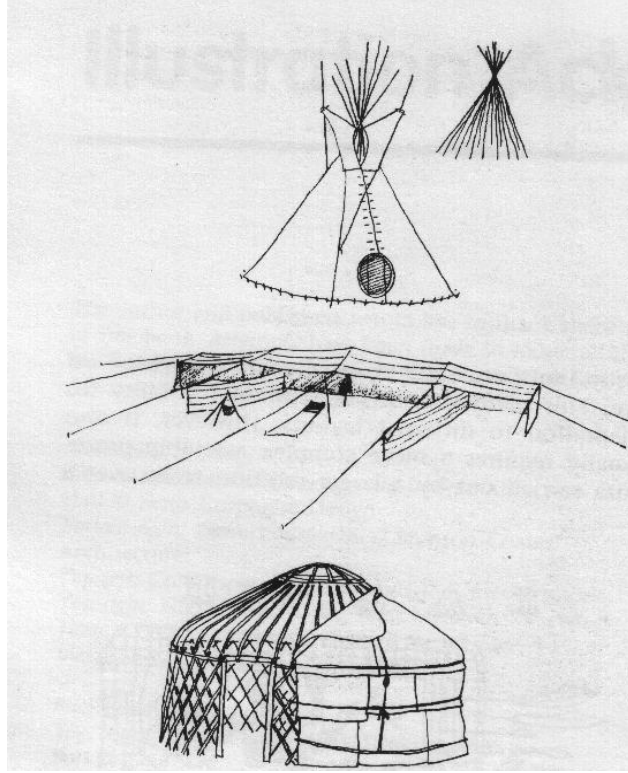
Güneydoğu Asya’da bulunan adalarda, Bajau ve Orang Laut gibi, denizcilikle uğraşan deniz insanları, salları konut olarak kullanırlar. Genelde bu salllar çekirdek ailelere göre (anne, baba, çocuk) düzenlenirler(ortalama 5-6 kişi). Deniz insanları yani yüzer konutlarda yaşayanlar, balık tutacakları zaman bir yere demirlerler ve burada konutları kalıcı hale geçer. Böylece denizcilikle uğraşan insanların da bir yerde konutları olmuş olur[2]. Belki de her yerde. (Şekil 1.5.)



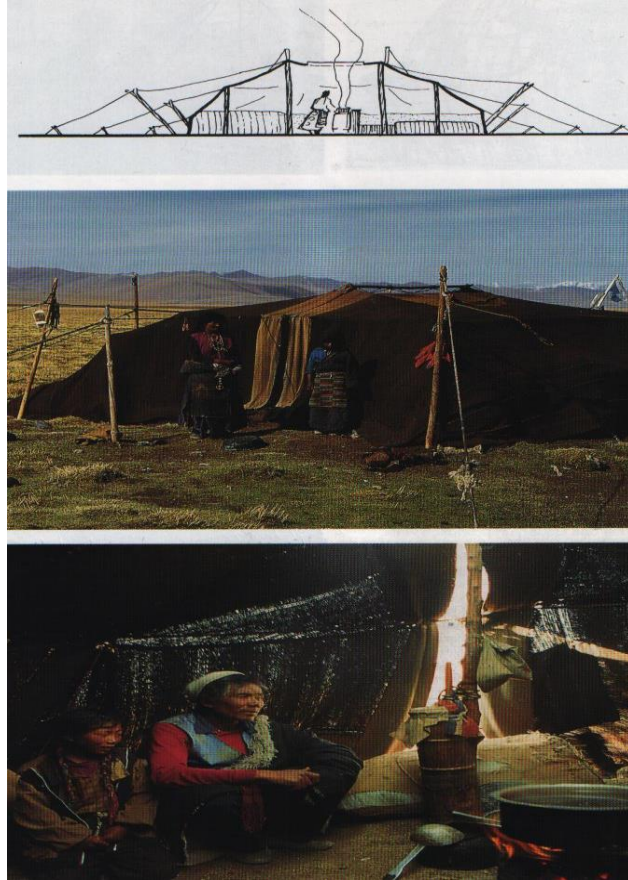
Şekil 1.1. Çin'de Düşmanlara Karşı Güvenlik ve Saldırı Amaçlı Kullanılan Mobil Kul eler(Kr onenburg 2002).



Şekil 1.2 Konut Taşıyan Br Kabile, Malezya(Waterson, 1998).

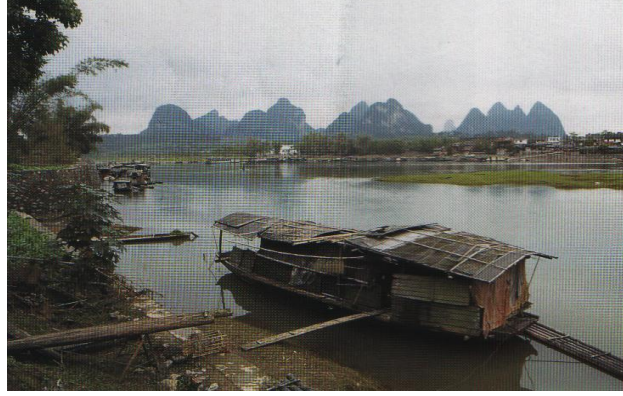


Şekil 1.3. Geleneksel Çadır Strüktür Örnekleri (Kronenburg 2002).



Şekil 1.4. Orta Asya'da Yaşayan Göçebeler (Witerson, 1998).

Mobil mî nari sadece göçebeler gibi etnik kültürlerin barındıkları yapılarla sınırlı değildir. Teknolojinin de getirdiği gelişmelerle mobil mî nari çeşitli sorunların çözümünde kullanılmaktadır.



Şekil 1.5. Yüzer Konut Yangsou, Çin (Waterson, 1998).

Mobil mî nari, statik mî nariye oranla yaşayanlarına; sosyal değişimlere paralel olarak yani farklı insan gruplarına hizmet edebilen, belli bir çevrede ve belli bir sürede ihtiyacı duyulan mekanın uygulanmasında daha iyi imkanlar sunmaktadır[4].

Mobil mî nari,

- Çadırlar
- Hafif strüktürlü yapılar
- Tekerlek üzerinde veya yüzen hareket edebilir strüktürler

olarak gruplandırılabilir[1].

Ancak teknolojinin de gelişmesiyle bu daha da geniş binalara yayılmaktadır. Pnömatik, asma germe ve kinetik strüktürler de mobil mî nariye tasarlanmış olan mî nari formlarının uygulanmasında kullanılırlar[1].

Mobilite ve mobil mî narinin çeşitliliğiyle ilgili Cennetli düşüncelerini şu şekilde anlatmaktadır:

“Kentsel program mobilize oluyor, yoksa, mobil-oluş bir program haline mi geliyor? Mobilite. Seyyar (binasız) tasarımlar yüzyıllardır var; bunlar auto-mobil ve bina arasında melez bir kategoridirler: Göçer çadırlardan geçici yapılara baş döndürücü bir çeşitliliğe sahipler. Onların uygarlığın hangi kategorisinde olduğuna tarihçiler, belki biyologların böcek yiyen bitkilerin hangi kategoride olduğuna karar veremedikleri gibi karar verecekler. Mobil olana gözden yitmekte olan şey gözüyle bakarsak alan, dramatik

biçimle çeşitleniyor. Mimarlık, tüm gündelikleri kendi statik yapısına bir tehdit olarak algılaya gelmiş, bunlarla ilişkisini önlem ve tahkimatla sınırlamıştır” [5].

Mimarlığa ilişkin, yerden kopmak ve hareket etmek kavramları, otomobilin de varlığıyla beraber modern süreci içinde mimarlık adına, mekansızlığı hissettiren veya mekansızlığa alternatif düştüran birçok anlayışın biçimlenmesine neden olmuştur [6].

Günümüzde de yapılardaki portatiflik ve sürdürülebilirlik kriterleri; mimarlık ve mühendislikte en önemli iki tercih sebebi dir [3].

Mobil mimarının ekolojik, esnek ve ekonomik olmasından dolayı geleceğin kalıcı binaları için de bir seçenek haline geleceği kuvvetli bir ihtimaldir [1]. Hala mobil barınaklarda yaşayan alt kültürlerde [7], geleceğin yapılarıyla ilgili kurulan ütopyalarda, ve yakın zamanda yapılan yapılarda da ekolojik, esnek, sürdürülebilir, ekonomik, portatif ve çağdaş olmak en önemli tasarım kriterleri haline gelmiştir.

Bazı mimarlık otoriteleri de küçük ama tüm işlevsel özellikleri taşıyan hareketli mobil yapıların mimariyle endüstriyel tasarım arasında olduğunu savunmaktadır. Mobil olan bu yapıların hemseri bir şekilde üretilmeleri hem de bir mimari özelliğe sahip olması, bu yapıların endüstriyel tasarımıyla mimari arasında melez bir özellik taşıması; mikromimari, makrodizayn gibi kavramların çıkmasına neden olmuştur.

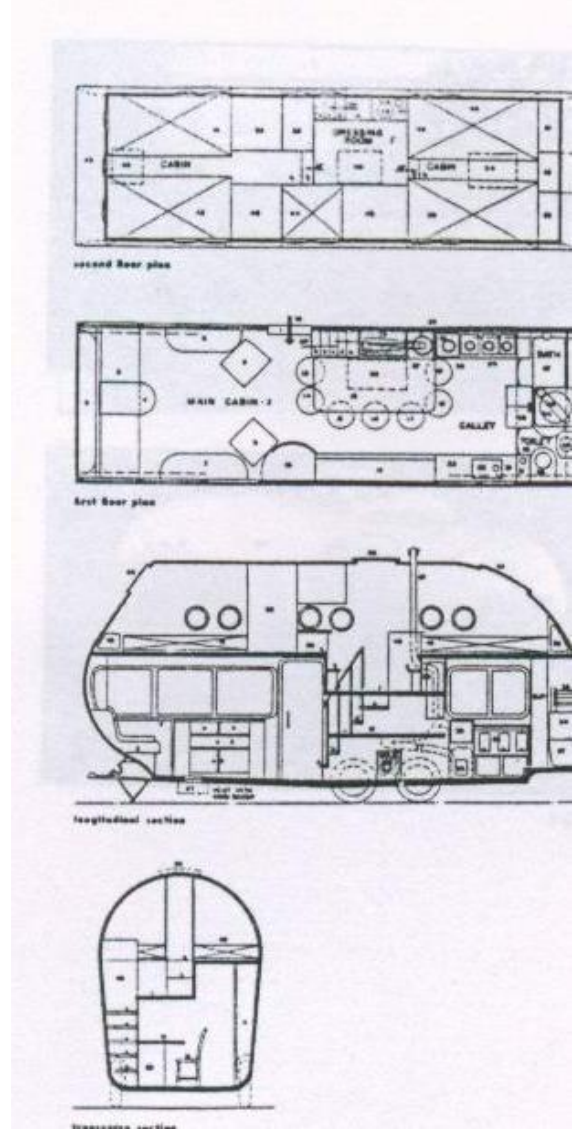
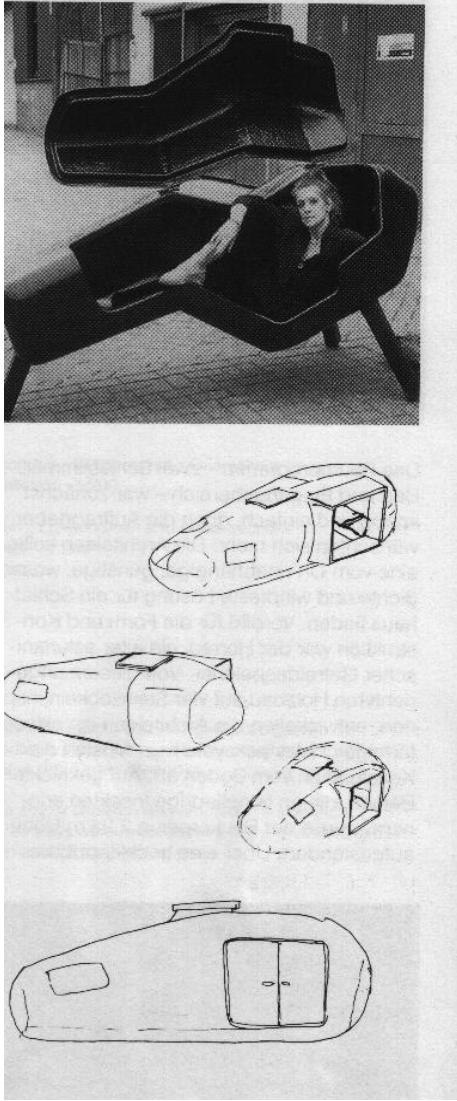
Mikromimari üzerinde çalışmaları olan J. Capella mikromimari ve onun getirdikleri hakkında şunları söylemektedir:

“Küçük barınaklar, kulübeler, uyuma kabinleri, haber standları, benzin istasyonları gibi bazı yapılar tasarımı mimarinin tam ortasıdır ve bu küçük yapılar tasarımının cesaretini, çabasını göstermesi için bir fırsattır. Tasarımın yerden kopuk tasarımlar yapması mimarlığın başlangıcı da son noktası da olabilir [8].”

Bu yapısal kararlar hızlı ve yaratıcı bir sektör meydana getirmiştir. Ve bu küçük ölçekli tasarımlar ileriki yıllarda daha kapsamlı kent planlamalarında kullanılarak şehirciliğin bir parçası haline gelecektir [8].

Küçük barınaklar, kulübeler, uyuma kabinleri, haber standları, benzin istasyonları gibi yapılar ‘mikromimari veya makrodizayn’ olarak adlandırılabilir. Çünkü bu yapılarda en küçük alanda maksimum işlev vardır. Bu yapıların bir diğer özelliği de hızlı bir şekilde çoğaltılabilmesidir. Bu niteliğiyle bu tasarım mimarlık olmaktan çıkar ve endüstriyel bir tasarım haline gelir. Mimarlığın başlangıç noktası tectir. Binalar bir yerde oluşan problemi çözmek için yapılır. Mikromimari de de bu vardır.

Bu nedenle mikromini çok yönlüdür. Mikromini büyük projelerin test aşamasında ve küçük tasarımlarda bile kullanılabilir[8]. (Şekil 1.6) (Şekil 1.7)



Şekil 1.6 Mobil Uyku Kabini(Capella, 1997).

Şekil 1.7. Mikromini Özellik Taşıyan Karavan

İçinde yaşamak için tasarlanan mikromini yapılar, günümüzde daha çok göçebe tarzı yaşamayı tercih eden kesim tarafından kullanılmakla beraber ayrıca kentsel tasarımlarda bir öneri olarak sunulmaktadır. Ancak mikromini yapılar gün geçtikçe hayatımızın bir parçası olacak ve bu minariye talep daha da çok artacaktır.

Mikromini özellik taşıyan ve Capella'nın mikromini tasarımı olarak gösterdiği Alman mimar Eduard Böhtlingk tarafından tasarlanan Markies; bir mobil tatil evidir. (Şekil 4 15-16)

Mobil minarinin geçici problemler için kullanılması gelip geçici bir çözümdür. Mobil olmak, stabilite, süreklilik ve mekanın duyuları gibi ihtiyaçlarımızı da insanın

kendi ne bir mobil konut satın almasıyla sağlanmış olur. Bununla birlikte günümüzde komünikasyon, bina malzemeleri ve teknolojik konstrüksiyonlar mobil mimarinin sağladığı yeni olanaklardır. Mimari, statik seçenekler sunarken, mobil mimari esnek, demokratik ve özgür mekanlar sunmaktadır[1].

Prof. Sedat Gürel, 1969 da yazdığı "Uzay Organizasyonlarında Yeni Gelişmeler" adlı kitabında,

"Bugünlerde uygulanan ve daha bir süre uygulanacak olan yapılar, aslında, birer "geçici yapı" niteliğindedir, bunlar geçicilik niteliklerinden ne denli uzaklaşırlarsa, gelecekte o denli yok edilmesi güç birer engel haline geleceklerdir. Çağımızın mimarlığı ve şehirciliği, her tür devingenliklere, dönüşümlere, gelişimlere cevap verebilen uzaysal, endetermine bir yapıdır" diyordu[9].

Mobil mimarinin yaygınlaşmasında endüstri devriyle beraber gelen makineleşmenin etkisi büyüktür. 20. yy'ın başında hareketi, insanla çevresi arasındaki ilişkiyi savunan çeşitli akımlar ortaya çıkmıştır. Bunlardan bazıları fütürizm, metabolizm gibi akımlardır.

Bu akımlardan Fütürizmin temsilcileri, insanla makine arasındaki ilişkilerin yeni bir çevre gerektirdiğine inanmışlardır[10].

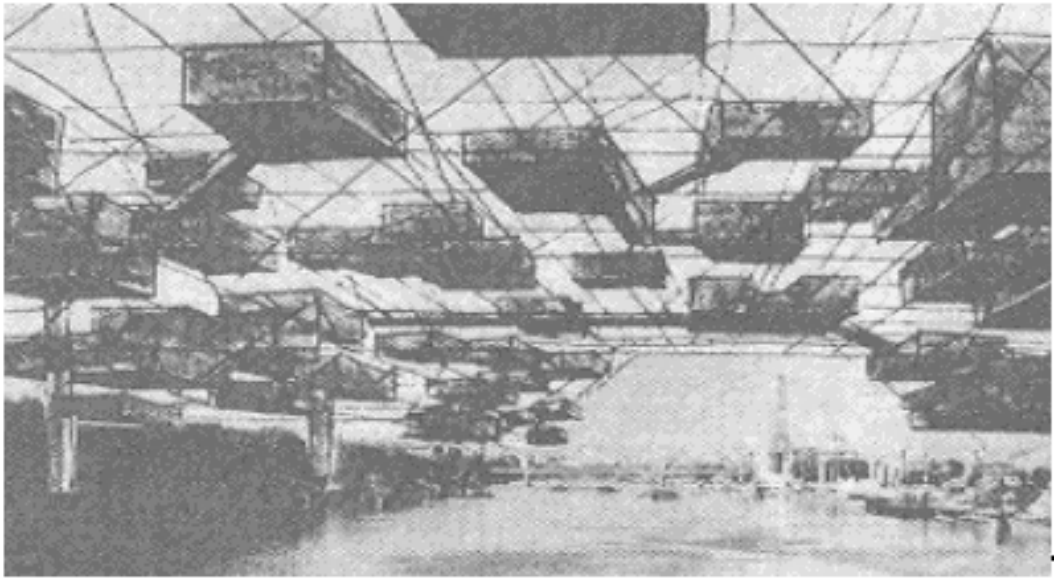
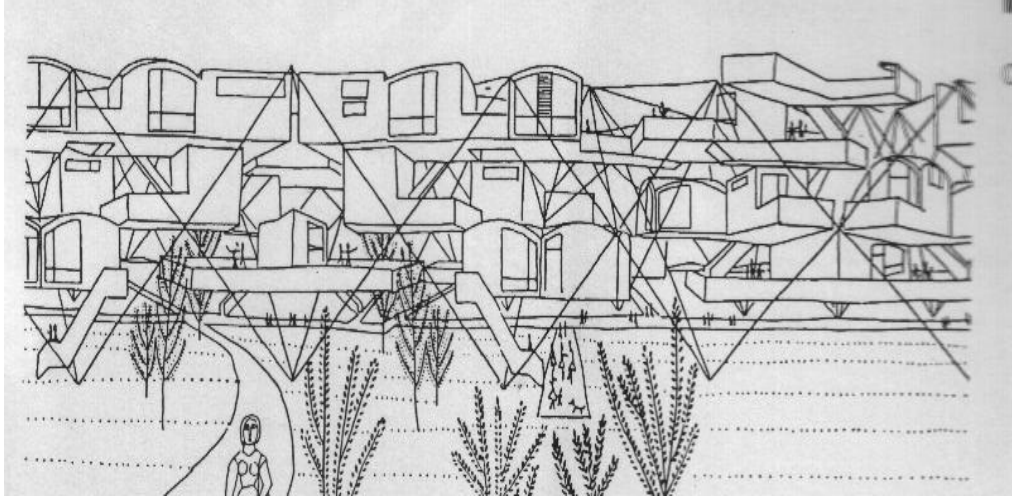
Fütüristlerden Sant'Elia, 'Messaggio' adlı bildirisini 1914'te yayınlamıştır[11]. Bu metnin Marinetti tarafından eklemeler yapılarak Fütürist mimarinin manifestosu haline getirilmiştir. Manifestoda, makineleşme ve hareketle ilgili şunlar söylenmektedir:

"...Sorun, yeni profiller, yeni kapı ve pencere çerçeveleri ile sütun, konsol, karyatid ve çötenlerin yerini alabilecek öğeler bulmak da değildir. Sorun, cepheyi çıplak bırakmak, boyamak ya da taşla kaplamak, veya yeni ve eski binalar arasında biçimsel farklar bulmak da değildir. Sorun, Fütürist konutun sağlam bir plana göre yaratmak, tüm bimsel ve teknik olanakların yardımıyla inşa etmek, bireyin yaşamı biçimi ve ruhunun her gereksimini sonuna dek karşılamak, herkese acayip, hantal ve yabancı gelen her şeyi (gelenek, üslup, estetik, oran) reddetmek; yeni biçimler, yeni çizgiler, profil ve hacimlerden yeni bir uyum oluşturmak, varoluş nedeni yalnızca çağdaş yaşamın özel koşullarında yatan, estetik değerleri kusursuz bir uyum içinde olan mimarlık yaratmaktır...Fütürist kent yaratılmalı ve inşa edilmelidir: o her parçası dinamik olan, uçsuz bucaksız, kargaşalı, canlı ve soylu bir şantiye gibidir; fütürist konut ise bir makineye benzer [12].

Konut ölçeğinde, makine çağının devrine Le Corbusier de katılmıştır. Le Corbusier, 'Domino' birimine, tamamen kavranılardan (seri üretim serbest plan, makine ev, v.b.) ulaşmıştır.

“Katlarda yaşıyoruz. Bir kat bize rahatlık ve güven veren mekanik ve mimari elemanların bir koleksiyonudur. Şehir planlaması anlamında, kat, hücre olarak anlaşılabilir. Hücreler, sosyal düzenimizin bir sonucu olarak, kentsel fenomenin temel elemanı olan gruplanmanın, ortaklıkların ve rekabetin konusudur”[13].

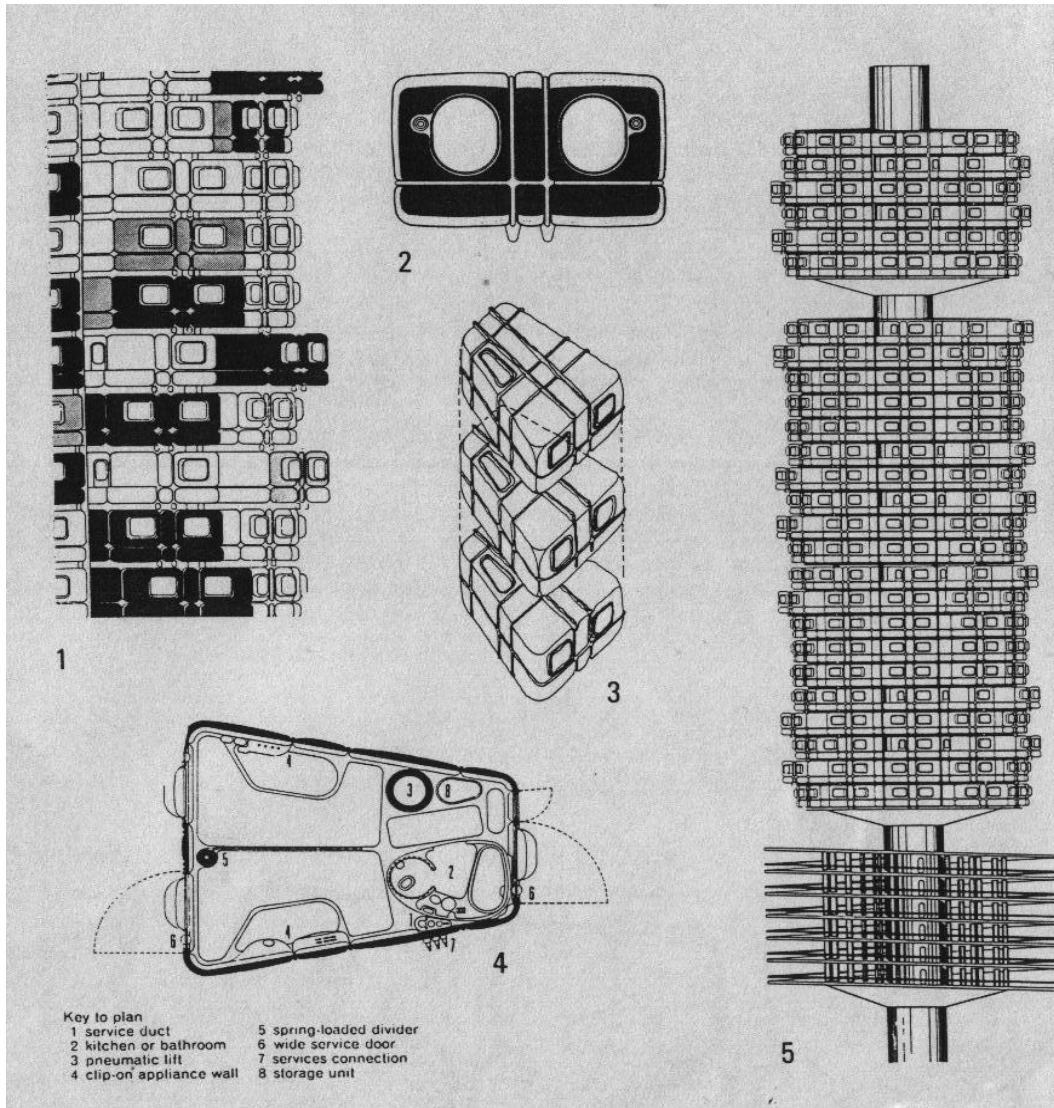
20. nci yüzyıl başlarında yaklaşık bir milyar olan dünya nüfusu 1960larda üç milyar olmuş, 2000 yılında ise altı milyarı bulmuştur. Nüfusun bu çok hızlı artışı yanında; insanların daha eşit, daha konforlu barınak istekleri ve buna paralel olarak mimari den beklentileri de doğal olarak artmaktadır. Bu nedenlerle yeni yapıların çok esnek, ihtiyaçlara göre değişebilir nitelikte olması ve bugünküne göre çok daha fazla nüfusu barındırabilmesi gerekmektedir. Bu amaçla, Nicolas Schoffer, Yona Friedman, Archigram gurubu gibi kuramcılar, geleceğin kentleri, yapıları için kuramlar, tasarımlar geliştirmişlerdir [14, 15]. (Şekil 1.8) (Şekil 1.9) (Şekil 1.10) (Şekil 1.11)



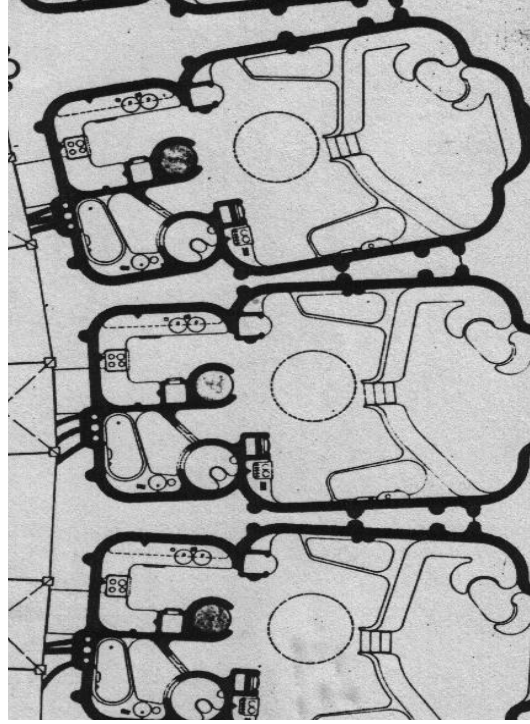
Şekil 1.8 Yona Friedman'ın Uzaysal Kent Çalışması(İzgi, 1999).



Şekil 1.9. Archigram'ın (Ron Herron ve Bryan Harvey) Walking City Çalışmaları



Şekil 1.10. Archigram'ın (Warren Chalk ve Peter Cook) Tasarladığı Plug-In City, 1964 (Landau, 1968).



Şekil 1.11. Ron Herron ve Warren Chalk'ın Tasarladığı Çakot Kapsülü, 1965

Başka bir tasarımda Alman Mimarlık Grubu Freier Architects'ini tasarladığı modüler yaşama birimleridir. Bu birimleri tasarlarlarken insanın keskin hareketler yapmayı p hep harmonik hareketler yapmasından yola çıkmışlar ve organik bir modül oluşturmuşlardır. Her bir bireysel olabileceği gibi altıgen şeklinde kurgulanmış bir megastrüktürün üzerine takılarak da bir doku oluşturabilmektedir. Tasarımlarında İstanbul boğazını görüntü olarak seçmişlerdir[16]. (Şekil 1.12)

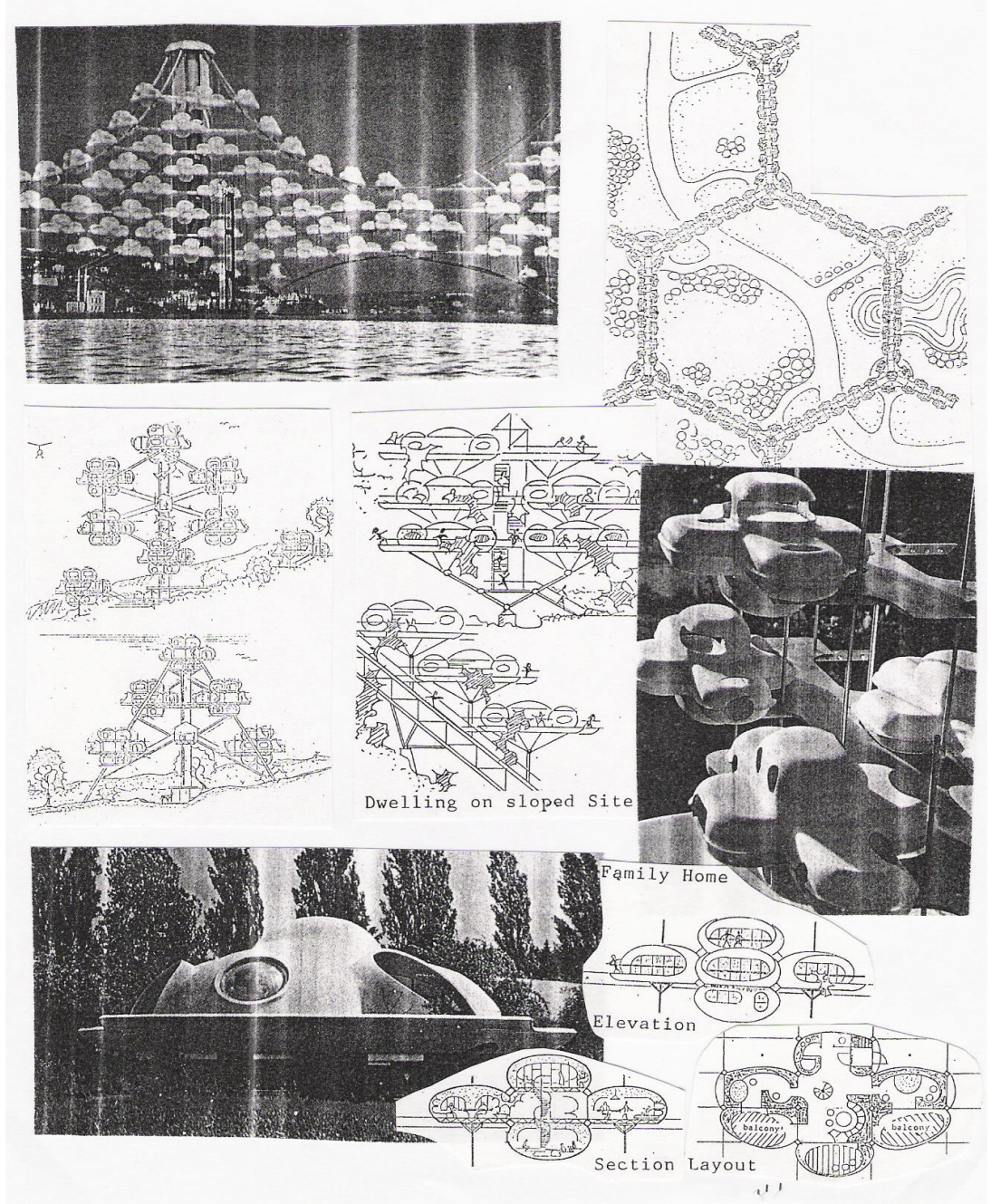
Bu kuramların çıkış noktası kentin bir megastrüktür içerisindeki kurulumudur. Megastrüktürler bir bütün halinde kurulan ütopya da tampon görevi görür ve büyük bir ütopya hücrelerinden meydana gelir. Bu hücreler bir yerden bir yere nakledilebilirler, uzaysal bir mekanda üretilen küçük mobil hücrelerin bir araya gelmesiyle oluşurlar[5].

Mobil mimariyle ilgili bir çok manifesto ve ütopya lar üretilmiştir. Sant' Elia 1913'te yazdığı manifestoda şunlardan bahsetmektedir:

İnsanlar uzun süre anıtsal statik büyük binaların hafif geçici olan objelerle yapılabileceğine inanmamıştır. Modern kentleri aktif, mobil ve her yerde dinamik ve modern (tıpkı dev bir makine gibi) binalardan tasarlanmalı ve inşa edilmelidir” [11]

Özellikle 1960'lı yıllarda kurulan ütopyalarda toplumun kültürel yapısındaki değişim özellikle o yıllarda yapılan toplu konut yerleşmelerinin ki niksiz, anoni m

ve monoton yapısı çıkış noktası olmuştur. Ancak bu ütopyalarda çoğunda kültürel farklılıklar ve bireysel tercihler ihmal edilmiştir. 1970'lerden itibaren ise tarihsel referanslara dayanan, katılıma dayalı, çok sesli bir mimari gelişmiştir[17].



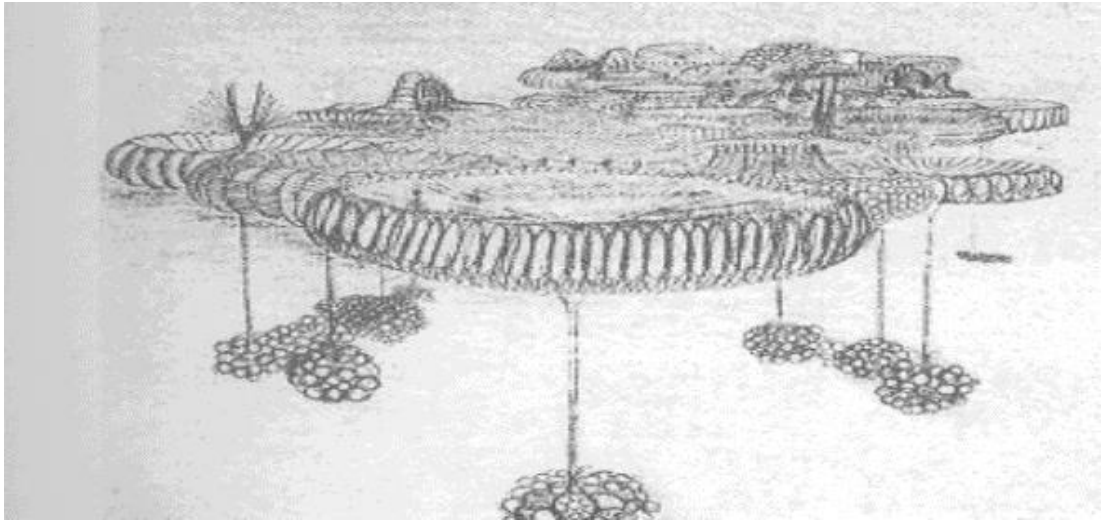
Şekil 1.12 Freier Architect' in Kurdukları Ütopyada İstanbul Boğazı'nı Seçtikleri Tasarım (Balz, 1996).

Örneğin Alex Thaller'in manifestosu yeni bir hava mimarisi (architecture) dir. 1960'da tasarladığı binalar şişirne odacıklardan oluşmaktadır. ISO'nun yüzen konteynerleri, çok fonksiyonel, toprak ile deniz arasında olma ve bina bloğu çözüm tekniği açısından hem teorik hem de somuttur. LOT/ EK mimarlık stüdyosunun MDU'su

(Mobile Dwelling Unit) mobil ve gerçek dünya arasında bir bağ kurmakta, standardizasyon ve taşınabilirliğin boyutlarını karşımıza çıkarmaktadır. Doug Jackson'ın LARGE projesinin e-HIVE bireysel yüzen konteynerleri (shipping container living units) karşımıza hem fiziksel hem de sayısal bir sonuç çıkarmaktadır. (Şekil 4.6-9) Moshe Safdie'nin Montreal'de 1967'de yaptığı Habitat 67 projesinden itibaren esnek, kapı içi-dışı olarak adlandırılabilen mekanlar yaratılmamıştır [3].

Bu tasarım ve ütopyalarda otomobil de büyük bir esin kaynağı olmuştur. Mobil mimarinin de bir tercih sebebi olmasında otomobilin rolü büyüktür. Otomobiller modern süreç içinde motorize bir modernize anlayışının oluşmasına neden olurken, insan yaşamı için de mobilize olmanın önemli bir gereklilik olduğuna dair görüşü, kentsel mekanda daha da hissedilir biçimde göz önüne sermektedir. Bu hareketlilik bir taraftan kentsel mekan anlayışını yeniden biçimlendirirken, diğer taraftan da mimarlık adına yeni mekansal tipolojilerin oluşmasına neden olmuştur. Modern mimarlık ve kent planlaması üzerine geliştirilen programlar ve manifestolar için otomobil, harekete ve insana ilişkin yaşamsal boyutlarıyla giderek modern anlayışın temel belirleyicilerinden biri konumuna gelmiştir [6, 18].

1950-1960 yıllarında Yona Friedman gibi ütöpi st mimarlar geleceğin kent planlarında mobil yaşam tarzına yer vererek, mobilitenin önemini işaret etmişlerdir. Yona Friedman gibi Archigram grubu, Kisko Kurokawa ve Katavalos gibi metabolistler de bu dönemlerde önemli, kentsel bağlamda mobil kent ütöpi aları tasarlamışlardır [1, 9, 15, 17, 19-21]. (Şekil 1.13)



Şekil 1.13. Katavalos'un Yüzen Kent Tasarımı (İzgi, 1999).

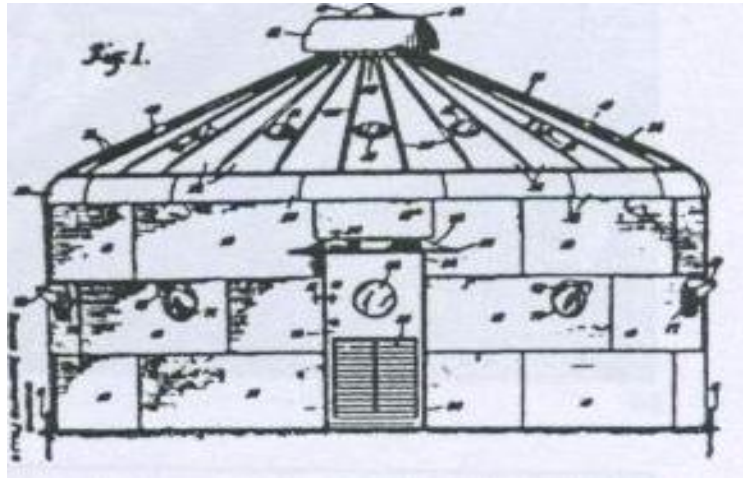
Bu mimarlardan Yona Friedman 1957 yılında “Devingen (Mobil) Mimarî” grubunu kurmuştur.

Mobil mimari konusunda çalışmalar yapan başka bir tasarımcı Buckminster Fuller, yüksek nitelikli, aktif olan, portatif konutlar üretmek için metodlar geliştirmeye başlamıştır. Örneğin Paxton projesi, hafif malzeme ve minimum ağırlıkta yaptığı projelerden birisidir. Fuller’in 1933’te tasarladığı Dymaxion Konutları helikopterle taşıyacak kadar hafif yapılar idi [22, 23].

Makine çağı mimarlarından biri olan Fuller’in tasarladığı Dymaxion evi, hafif bir konstrüksiyondan oluşup, tek bir kolonun üzerine oturtulmuştur. Amaç minimum enerji kullanımla maksimumu karşılamak sağlamaktır. Yapının bulunduğu yerle ilişkisi bir makinenin yerle ilişkisiinden farklıdır.

“Dymaxion evinde kullanılan yapı o zaman uçak yapımında kullanılan hafif-metal yapıların bir uyarlamasıdır. Planlama, henüz modern mimar tarafından istila edilmiş 1914 öncesi evlerinin ve sokaklarının mekanik servislerinden esinlenmiştir. Dymaxion evinde futuristic bir yön vardır. Bu, hafif ve genişleyebilir olma, bilim ve teknoloji den en üst düzeyde yararlanmadır. Daha da ötesi, çevresindekilere kuvvet çizgileri dağıtan nesnelerle, servisleri çevredeki mekana dağıtan merkezi çekirdek fikri Bocconi’nin mekanın alansal teorisini (field-theory of space) çağırıştırılmaktadır” [24]. (Şekil 1.14) (Şekil 1.15)

Fuller’in 1940’ta ürettiği mobil konutta mutfak, banyo, jeneratör bir aradaydı ve otomobilin arkasına takılarak taşınabiliyordu DDU (Dymaxion Dwelling Unit) dairesel formu, ucuz ve portatif bir binaydı ve bu konut tipi askeri yede ve endüstri bölgelerinde işçilerin kalınmaları amacıyla kullanılmıştır [3, 25].



Şekil 1.14. Buckminster Fuller’in tasarladığı DDU (Dymaxion Dwelling Unit), 1946(Kronenburg 2002).

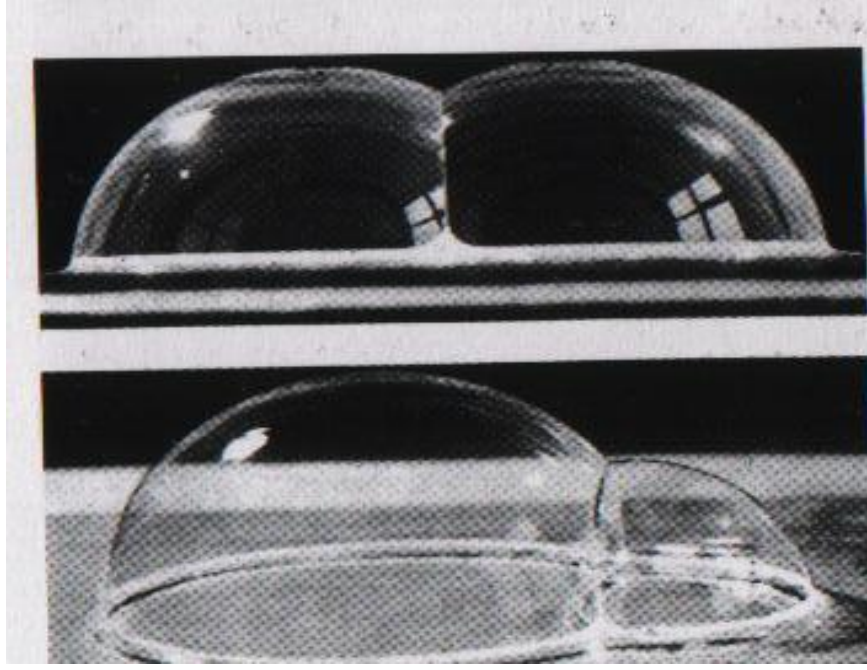


Şekil 1.15. Dynaxion Wichita House

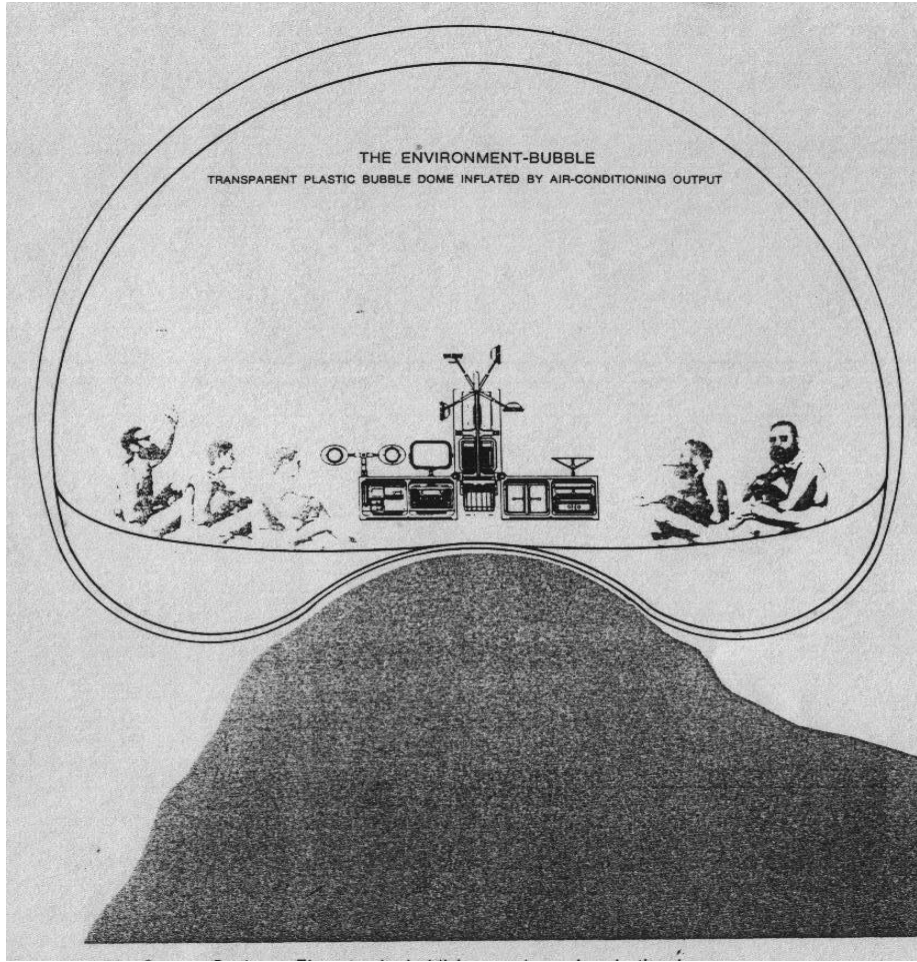
Üstelik mimarlık ortamında, geleceğe ilişkin olarak önermelerde bulunan mimarlar, işlevsel ve heykelsi yerleştirmeler yapmışlardır. Matti Suuroneen'in portatif bir tasarım olan heykelsi Futuro yerleştirmeşi buna bir örnektir. İç mekan düzenlemeleriyle konut ya da kayak kabine dönüşebilen yerleştirme, farklı arazilerde, coğrafyalarda ve kültürlerde yerleştirilebilir[26].

Birçok tasarımcı da yüksek nitelikli, prefabrik ekonomik projeler üretmişlerdir. Örneğin Walter Gropius ve Hirsch Kupfer'in Berlin'de yaptıkları Copper evi gibi[27].

Çeşitli mimari ideolojilerin endüstrileşmesiyle birlikte yeni mimari platformlar oluşmuştur. Mark Fisher'in İngiltere'de yaptığı pinomatik tasarımlar ve Frei Otto'nun 1957-60'larda Fransa'da denediği çalışmalar başlıcalarıdır. Frei Otto'nun soap-bubbleleri ve silindirik zarları (cylindrical membranes) örnek verilebilir. (Şekil 1.16) İlk pinomatik çalışma İngiliz mühendis Frederick William Lanchester tarafından 1917'de yapılmıştır. 1955'te ise Walter W Bird 'radomes' adıyla bu tasarım geliştirmiştir. 1967'de ise ekonomik ve mobil olan pinomatik yaşama ünitesi Paris Biennial, Jean Aubert, Jean-Paul Jungmann ve Antoine Stinco tarafından tasarlanmıştır. Bunların yanında esnek, her yere uyum sağlayabilecek çıkış noktası bubble olan çeşitli tasarımlar da yapılmıştır. (Şekil 1.17) (Şekil 1.18)



Şekil 1.16. Frei Otto'nun Köpüklerle Yaptığı bir Çalışma (Siegal, 2002).



Şekil 1.17. Reyner Banham'ın 'No-houses' Adlı Herhangi Bir Yere Uyum Sağlayabilecek Environment-Bubble'si (Landau, 1968).



Şekil 1.18. Steven Brower'in Pnömatik Olarak 1998'de Tasarladığı Mobil Konut Parkı, Utown(Siegal, 2002).

Alman yazar Christian W. Thomsen, 1955'de yazdığı *Visionary Architecture* kitabında; geleceğin kentlerindeki binaların her şeyi gören, dokunmayı hissedeni, mikrofona ve konuşma aygıtları olan, konuşabilen, duyuları olan, değişebilir konutların olacağından bahsetmektedir.

Bu tarz mobil yerleşimler, kullanıcılarına, kendilerine sunulan alanları farklı kullanabilmeleri için çeşitli alternatifler sunabilmektedirler.

Bu tarz kuramlar yeni ve çağdaş bir teknoloji gerektirirken, bu kuramları benimsenerek yapılmış mevcut tasarımlara bir yenisi daha eklenmiş, bütün dünyanın iyice benimsediği, modern mimarinin çok nandırıcı bulunan “biçimsizlikler”, ya da “azıdır” gibi ilkeleri kapsayan söylem ve kuramlar sarsılmaya başlamıştır.

Sedat Gürel de yeni ve çağdaş teknolojik gelişmeleri teşvik etmiştir. Hatta geçmişin yapılarıyla geleceğin yapılarının özelliklerini belli kriterler koyarak anlatmıştır. Gürel geçmişe ait yapı özelliklerini durağanlık, sonsuzluk, değişmezlik, kalıcılık, ağırlık ve zemine oturmuş olarak (örneğin, Keops piramidi) sıralarken; geleceğe ait yapı özelliklerini devingenlik, sonluluk, değişebilirlik, geçicilik, hafiflik, zeminde kopmuş olarak (örneğin, Frei Otto'nun “Yarının Küçük Şehri”) sıralamıştır.

Ancak, mimarlıktaki bu söylem çokluğu ve hızlı değişim karşısında ne kadar kuşkucu olunsada, hızla artan nüfus ve yapılardan beklenen niteliklerin değişmesi,

bir yandan var olan yapıların günün koşullarına uyarlanması bir yandan değişimlere olanak veren esnek yapılar yapılması yani yeni yaklaşımları, yeni buluşları gerektirir.

İşte bu ihtiyaç ve düşünceler, mimari de geçici olmayı, yıkıcı değişimliliği adeta başlı başına bir akımlar olarak ortaya çıkarmıştır. Düşünceleri ile birçok mimari ilham veren Fransız filozof Merleau-Ponty, geçici bir mîmarlığı, çabuk yok olacak bir yapılaşmayı, hızın mîmarlığını teşvik etmiştir [14].

Bilim ve teknoloji de, toplumların dünya görüşlerinde, insanlar arası ilişkilerde ve sonuç olarak mimari de değişim karşısında konulamaz bir gerçektir. Bu gerçeğin bilinciyle olarak insanlığın, yönü daima ileriye dönük heyecan verici gelişiminin yanında gelişim ve değişim katkısında bulunmaya çalışanların yanında değişim karşısında gelenekçi savunular da vardır [14].

Ancak, sadece geleneğe bağlı kalınarak, gelişimin nasıl sağlanabileceğini de sorarak gerekmektedir. Bunlara rağmen kabul edilmelidir ki, bireyin düşünce ufğunun genişlemesine katkıda bulunan değişimler yanında gelenekçilerin de kültürel devamlılığın sağlanmasında katkıları var olduğu bir gerçektir [14].

Tekeli'nin bahsettiği değişimdeki kimliğin kaybolması ihtimali, mobil mîmarini tercih edilmesinde tasarımcıya tereddüt yaşatır. Ancak Amerika ve diğer gelişmiş ülkeler mobil mîmarîyi benimsenmiş ve mobil konutu da kültürlerinin bir parçası haline getirmişlerdir. Aynı sorunları düşünen tasarımcılar tasarladıkları mobil yapılara ulaşın ki kimliğinden de bir şeyler katmışlardır.

Bir insanın, bir toplumun, bir geçici veya sürekli yerleşimin çevresi olduğu gibi, bir yapının, bir kentin, bir bölgenin de kavramsal varlığına bağlı olarak çevresi söz konusudur. Çevreyi ele alırken doğal çevrenin olduğu gibi korunması veya değişimin gerekliliğini sorgulamak ana ilke olmalıdır. Yeni çevreyi oluştururken, düzenlerken çevrede var olan doğal ve yapay değerleri korumayı, değerlendirmeyi öngören bir yaklaşım gerekir [28].

Bildiği gibi Türklerin de kendilerine ait bir kimlikleri vardır. İlk akla gelen ise Türklerin bir zamanlar mobil bir yaşam tarzı olan göçebe bir toplum olduklarıdır. Yerleşik hayata geçtikten sonra bile göçebe toplumun getirdiği kuralları kalıcı konutlarında uygulamışlardır.

Bunun en basit örneği ise geleneksel Türk evi içerisindeki eşyaların yerleşim düzeni ve bu eşyaların portatifliğidir. Aynı odada oturmak için kullandığı sedirin gece yatak olarak kullanması gibi. Veya odanın içinde bulunan dolap içerisine gizlenen banyo gibi ...

Ülkemizde modernizmin gelişmesiyle oluşan apartmanlaşma kentlerin büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Ancak apartmanlarda yaşayan bireylerin konutlarının dışını çevresiyle birlikte düşünmeleri düzensiz ve bakımsız kentlerin oluşmasına neden olmuştur[29]. Toplumumuzdaki apartman yaşamıyla göçebe yaşam arasında bu tarz bir benzerlik vardır. Çünkü oba mantığında da sadece çadırın içi temizdir, çadırın dışında oluşan pislik ise doğa bir şekilde yok eder. Göçebe kültürde kalınan alanda kısa süreli kalınır ve doğaya fazla müdahale edilmez. Ancak kentler öyle değildir. Kentlerde sürekli kalma amaçlı kalındığından çevreye yığılan pislikler sürekli artmaktadır. Bunun sebebi aslında kentte yaşayan bireyin göçebeliğiyle kente yerleşmesidir.

Ülkemizde çeşitli nedenlerle apartmanlaşma olgusu oldukça yaygındır. Çünkü bu konut tipine alternatif bir konut önerisi yoktur. Apartmanlaşmayla birlikte oluşan monoton, kinliğiyle örtüşmeyen, çarpık kentler ülkemizde bir sorun haline gelmiştir. Bu nedenle bu tez kapsamında; mobil konutların Türkiye’de yerleşik düzenli konutlar içinde alternatif bir konut modeli olarak yer alıp almayacağı incelenecektir.

2. MOBİL KONUTLAR

Doğuştan bir potansiyele sahip olan hareketli objeler, her zaman insanların tasarımlarında bir çıkış noktası olmuşlardır. Güç, hız, akıl, güzellik, estetik gibi öğeler mobil mimarinin, teknolojinin getirdiği çeşitliliklerle birlikte önemli bir yer edinmesini sağlamıştır.

Mobilite, coğrafyasal mekan içinde kullanıcının sosyo ekonomik nedenlerle yer ve konut değiştirme eğilimi olarak tanımlanabilir. Kent içi mobilite büyük ölçüde gelir artışına bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Tıpkı 20. yüzyıl başlarında Amerika’da zenci nüfusun kent merkezlerine, beyazların da “suburb”lara göçü gibi [30].

Gerçek mallar genellikle taşınmaz eşyalar olarak görülür. Ancak farklı kültürlere bakıldığında bütün bir evini öküzlere yardımıyla veya diğer komşularıyla birlikte bir yerden başka bir yere götüren aileyi gören bir insanın konut gibi taşınmaz mal olarak görülen değerlerin ne kadar taşınmaz olabileceği sorusunu aklına getirir. Buna paralel olarak batılı kültürlerde binalar yeni yerleşimyerlerine deniz taşımacılığıyla veya kamyonlarla götürülürler [7]. (Şekil 2.1) (Şekil 2.2) (Şekil 2.3) (Şekil 2.4)

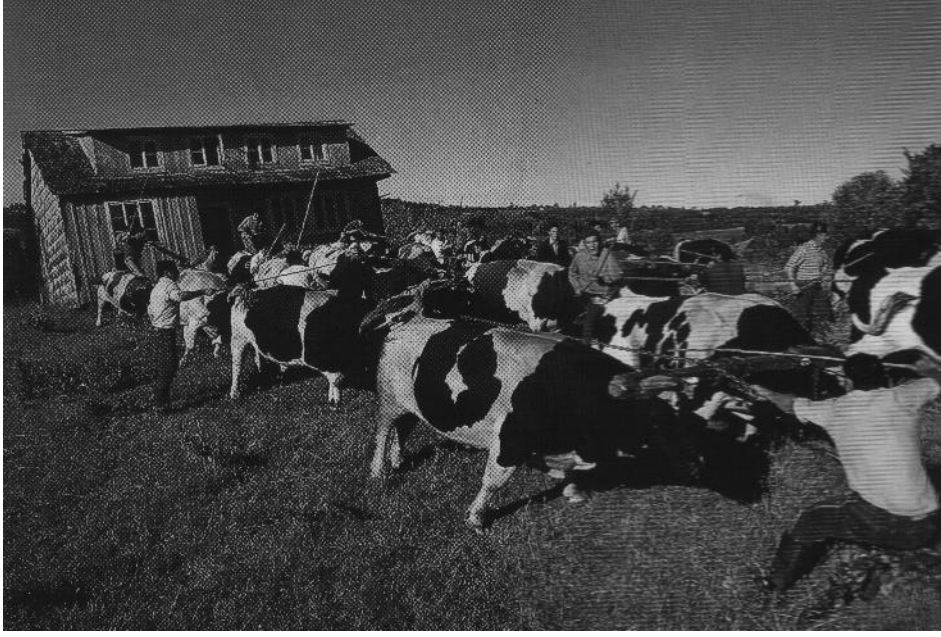
Bu da bize gelişmiş ülkelerle üçüncü dünya ülkeleri arasındaki taşıma tekniği farkını ve buna zıt bir şekilde kültür benzerliğini gösterir.

Modern dünya mobil yaşam tarzına garip bir şekilde bakmasına rağmen, mobilite geleneksel bir şekilde hayatlarını devam ettiren göçebelere önemli bir parçasıdır [7].

Güneydoğu Asya’da, agrikültürel gruplarda, kalıcı konutlarda yaşayan insanlara olağan dışı bakarlar. Güneydoğu Asya göçebelinde binalar kazıkların üzerine inşa edilir, bu konutlar sanki toprağa demirleşmiş izlenimi verir. Butarz konut depreme dayanıklıdır. Bunun yanında taşınabilir konutu da yeni bir yere taşınırken götürüldüğü için tercih ederler [2].

Malezya ve Endonezya kültürlerinde konut insanı bütünleyen bir parçadır. Bu nedenle ev yıkılır, sonra ana parçalarıyla konaklanacak yere götürülür ve orada

parçalar tekrar bir araya getirilerek konut yeniden kurulur. Torayan kabilesinde de yeni evlenen çiftlerde erkek eş hamının yanına eviyle birlikte taşınır [2].



Şekil 2.1. Şili’de Öküzlere Yardımla Taşınan Bir Konut (Schittich, 1989).



Şekil 2.2. Langwei Kentinde İnsanlar Varsitesiyle Taşınan Konut, Malezya



Şekil 2.3. Yeni Zelanda’da Deniz Taşımacılığıyla Getirilen Bir Konut Grubu (Schittich, 1998).



Şekil 2.4. Amerika’da Bir Araç Vasıtasıyla Taşınabilen Konut (Schittich, 1998).

Mobil konut biriminin kentsel yerleşiminin bir parçası olması sebebi, geçmişte yapılmış olan kentsel düzenlemelerin hatalarını tekrarlanmak içindir [31]. Bunlardan betonlaşma sonucu oluşan doğanın tahribi ve çarpık kentleşme, çevre kirliliği, bilinçsiz yapılaşma, esneklik sorunu, doğayla bütünleşme sıralanabilir.

2.1. Mobil Konutun Tanımı

Mobil konut, bir fabrikada imal edilip konut sitesine getirilen ve yerleştirilen yaşama ünitesi [32] olarak tanımlanabilir.

Mobil konutla ilgili başka bir tanımla, bir yerden başka bir yere taşınabilen ve tekerlekleri olan herhangi bir sürekli kalıcı amaçlı yapılan konutların ona ek

oluşturmuş hali olan yaşama birimi olarak tanımlanabilir. Daimi konut haline geçen mobil konut da mobilitesini yitirmiş olur ancak hala mobil konut olma olasılığı vardır[33].

MHMA'ya göre mobil konut; taşınabilir veya portatif olan, yerleşim yerlerine kendi kendine gelebilen motor karavan, arabanın arkasında çekilerek getirilebilen veya yük vagonlarıyla taşınan, içerisinde yaşamak için her türlü imkânın bulunduğu, sürekli bir yerde olmak zorunda olmayan konutlardır[34].

FHA'nın tanımına göre mobil konut taşınabilir ve bir alanı belli bir süre işgal eden yapı, bazen de karavan olarak tanımlanabilir[31].

Mobil konut 20. Y.Y. ortalarında ortaya çıkan, az yer kaplayan ve lüks bir apartman dairesinin ihtiyaçlarını tedarik edebilen, tekerlekler üzerinde taşınabilen bir yaşama ünitesidir. Modern bir mobil konutun ebatları 4-5 ft (1,2-1,5 m) genişlik, 8-10 ft (2,4-3 m) derindir[31].

Mobil konutlar modüler oldukları için taşınırken küçük bir kütle olarak götürülebilirler. Birimler iç içe girebilir ya da açılıp kapanabilir. Mobil konutun bu portatif özelliğinden dolayı, yerleşik hayata geçince, modüller birbirlerine eklenerek istenilen ya da arzu edilen konut büyüklüğüne ve şekline ulaşılır. Modüller düşey ya da yatay bir şekilde birbirlerine eklenebilir. Mobil konutlar içi tasarlanan parkların yeterli büyüklükte olması halinde, bu konut tipinin nesnek olmasından dolayı ilerleyen aşamalarda oda eklenmesi ya da çıkarılması daha kolay olabilecektir. Mobil konutlar genellikle yerleşim yerine kamyonlarla, tırlarla ya da demiryolu aracılığıyla nakledilirler.

Mobil konut terminolojik olarak “mobile component housing” yani taşınabilir - parça evler olarak tanımlanabilir. Bu konut türü hazır üretim sonucu ortaya çıkmıştır. Genelde dört duvar, döşeme ve çatı olarak fabrikadan kullanıcıya ulaşır. Veya 3 duvar, döşeme ve çatı olarak 2 ünite konutun bulunduğu yer taşıyarak uygun bir şekilde bir araya getirilir. Mobil konut sitelerinde bu ünitelerin yerleştirilebilmesi için gerekli imkân ve siteye ait servis biriminin olması gerekir. Tabii ki bu ihtiyaçların yanında konut alanları oluşturulurken verandaların ve garajların da yapılabilmesi için gerekli alanların ayrılmış olması gerekir[35].

Mobil konut, fabrikada üretilen, taşınabilir veya portatif olan, içinde sürekli kalma amaçlı tasarlanmış, maksimum işleve sahip, bir şasisi olan, 1 yıl süreli kalabilecek

kadar düzenlenmiş, bir veya daha fazla mobil birinin birbirine bağlanmasıyla da oluşabilen yerleşim üniteleridir. Bir yerden bir yere götürülürken katlanabilir veya iç içe geçebilir parçalardan meydana gelen, yerleşeceği yere geldiğinde genişleyen ancak bu ünitelerden sadece birinin ana parça olarak tasarlandığı ve diğer parçalarının bu birine monte edildiği; tekrar taşınacağı zaman ek modüllerin ana parçanın içine konulmasıyla küçültülmüş izlenimini veren konuttur[36]. (Şekil 2.5)



Şekil 2.5. Şasesi Olan Mobil Konut Örneği.

Başka bir mobil konut tanımı ise; tekerlekli veya buna benzer portatif bir yapıya sahip olan, içinde yaşamaya veya uyumaya olanak sağlayan, yere monte edildikten sonra tekerlekleri gizlenerek çevresiyle uyum içerisinde bir konut olarak görünen yapı olarak tanımlanmıştır[31]. (Şekil 2.6)



Şekil 2.6. Mobil Konut Parkında Yaşayan Bir Aile.

Bair'in tanı m ise oldukça kapsamlı bir tanı mdır. Bair mobil konut, içerisinde gerekli işlevleri sağlayabilecek bölümleri ve mobilyası olan, konut sitesine taşınabilen ve yerleştirilen konut türü olarak tanı mlanmıştır[37].

Mobil konut, şase üzerine inşa edil miş modüller; ebatları 8*32 ft (2,4*9,6 m) olan, içi mobilyalı veya mobilyasız, genel ihtiyaçları karşılayan konut çeşidi dir[37].

MHMA ya göre mobil konut; şase üzerine inşa edil miş modüller konut değil; her yere taşınabilen strüktürdür; ebatları 8*32 ft (2,4*9,6 m) olan, içi mobilyalı veya mobilyasız gerekli işlevleri sağlayan konut olarak tanı mlanmıştır.

Bir mobil konut ünitesi, döşemesi, mutfak bölümü, banyo, WC, çöp kutusu, telefon, resim bölücü kapılar gibi birçok genel ihtiyaçları karşılamaktadır[38].

Bu tanı mların yanında bağı mlı/bağı msız mobil konut (dependent/independent mobile home) kavramlarından da bahsedilmektedir. Bağı mlı mobil konut, içinde tuvaleti ve banyosu olan mobil konut; bağı msız mobil konut ise içinde tuvaleti, banyosu veya duşu bulunan mobil konuttur.

Modüler konut ve sökülüp takılabilir konut gibi, mobil konutun kapsadığı konut tiplerinin de tanı mlanmasında yarar vardır.

Modüler konut, fabrikada üretilen, taşınabilir, birbirine benzeyen parçalardan oluşan ve belli bir modüler strüktür içeren konut türüdür. Bu tanı mdan kaynaklı prefabrik panellerle karıştırılmamalıdır. Modüler birimler ika met, ticaret, eğitimi ve endüstriyel amaçlar için kullanılabilirler[37].

Modüler konutun en avantajlı yanı sadece çekirdek aileler için değil daha geniş aileler için de kullanılabilirliği dir[37].

Sökülüp takılabilir konut, iki veya daha fazla modülün konut sitesine getirilmesiyle ve modüllerin birleştirilmesiyle oluşturulan ve içinde mobilyasıyla insanların tercihi ne sunulan konut türüdür[37].

Aynı zamanda ülkemizde daha genel anlamıyla kullanılan mobil konut türü olarak karavanın tanı m ise şöyledir, karavan, otomobil arkasına takılan, içi günlük yaşantıya uygun şekilde düzenlenmiş kamp taşıtıdır. Ev biçiminde düzenlenmiş araba olarak da tanı mlanabilir[39].

2.2 Mobil Konutun Bir Üretim Biçimi Olarak Ortaya Geçmesi

2.2.1. Amerika'da Durum

Mobil konut üretimi otomobilin mekanik ve estetik boyutlarının hızlı bir şekilde ilerlemeye başladığı yıllarda Amerika'da ortaya çıkmıştır. Amerikalıların 1950'lerde bu üretim tarzına rağbet göstermelerinin en büyük sebebi, bu yeni mobilite anlayışıyla doğal bir yerleşimde yaşamaktır [36].

Nitekim 1921'lere kadar iki tekerlek üzerinde çekilerek götürülen karavan türü metal strüktür çadır beziyle örtülerek kullanılmaktaydı. Bu tür, daha çok tatil amaçlı kamplinglerde kullanılmak amacıyla üretilmiş ve ticaret bu yönde olmuştur[40]. Kısa sürede, 1920'lerde yine tatil amaçlı, 8*12 ft (2,4-3,6 m) ebatlarında mobil konutlar üretilmiştir. 1930'ların ortalarında otomobil üreticileri tatilciler için, mobil konut üretimi konusunda seri üretime geçmeyi düşünmeye başlamışlardır. 1930-40'larda çeşitli sosyal ve ekonomik nedenlerden dolayı bu üretim türüne talep artmıştır. Bu dönemde, mobil konut kullanıcıları ekonomik nedenlerden dolayı, konutlarını sadece yaz mevsimi için değil kışın da kullanmaya başlamışlardır. Özellikle yaşlı kesim mobil konutun bütün ihtiyaçlarını karşıladığını düşündükleri için mobil konutlarıyla birlikte yerleşik hayata geçmişlerdir. Bu düşünce tarzı nedeniyle mobil konut sektörü genişlemiş, aynı zamanda satıcılar, işçiler, sirk gibi eğlence yerlerinde çalışanlar, çiftçiler, iş amaçlıyla sık sık yer değiştiren insanlar için de bir çözüm olmuşturmuş, bu kişilerin istedikleri yere istedikleri zamanda ulaşmalarını sağlamıştır[34, 41]. (Şekil 2.7) (Şekil 2.8) (Şekil 2.9)



Şekil 2.7. Römork Örneği



Şekil 2.8 Eski Bir Karavan Örneği



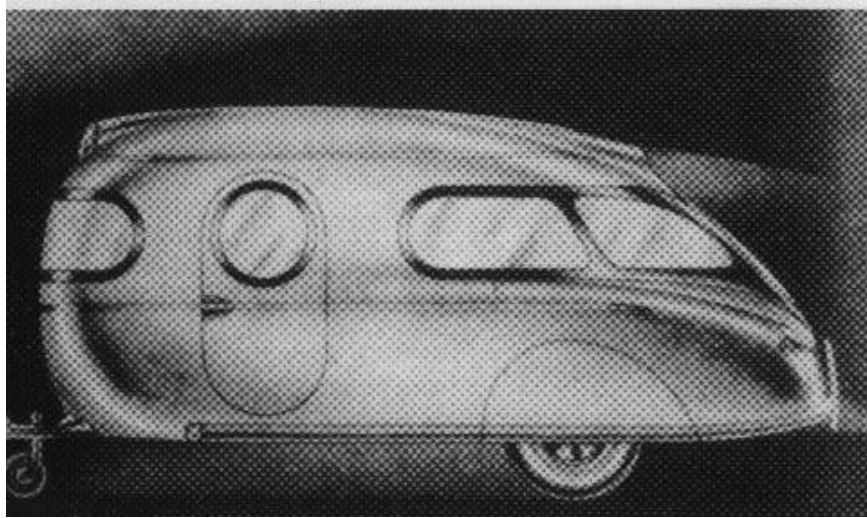
Şekil 2.9. Otomobilin Arkasına Takılarak Çözümlenen Karavan (Kelly, 1973).

Mobil konut ilk başta ailenin arabasının arkasına takılan bir üniteydi. Ancak yerleşik hayata geçince, otoriteler bu konutların belli sınırlar içerisinde düzenlenmiş yerlerde kalması gerektiğinin farkına varmışlardır. 1960'da ülkenin %1.4 ü mobil konutuyla yerleşik hayata geçerek kullanırken, 1970'te %2.6 ya yükselmiştir. 1960-70 yılları arasında toplam 2 milyon mobil konut üretilmiştir[38].

II. Dünya savaşından itibaren, teknolojinin ilerlemesi ve endüstriyel ürünlerin üretiminin artması, endüstriyel konutların üretimi ve bir market haline getirmeye girişimlerini ortaya çıkarmıştır. İlk mobil konut üretimi 1920'dir. Bir konut olarak ilk uygulanan mobil konut ise 1930'da kurulan Lustron konutudur[36].

1930'lardaki ekonomik durgunluk nedeniyle, birçok aile, iş aramak amacıyla göçebe gibi kent kent dolaşımlardır. Bu nedenle, kentlere yakın konaklamak yerlerinde drenaj, çöp, sağlık sorunları gibi insan sağlığını tehdit eden durumlar açığa çıkmaya başlamıştır. Bu sorunu önlemek için mobil konut yerleşimlerinde drenaj, çöp, sağlık sorunlarını çözüme ulaştıran 12*17 ft (3,6-5,1 m) lik mobil konutlar üretilmiştir[34]. Bu konutların konakladığı alanlara, her türlü ihtiyaca cevap veren, mobil konut parkları tasarlanmaya başlanmıştır.

Treyler(trailer)-çekmeli karavan yıllarca geçici konutlar için kullanılmıştır. Ancak yıllar geçtikçe treylere eklenen banyo mutfak gibi ihtiyaçların da konulması ve ebatlarının büyümesi treyleri mobil ve sürekli kalıma amaçlı kullanılabilecek bir konut haline getirmiştir[36].(Şekil 2.10)



Şekil 2.10. Carl X Meyer'in 1940'ta tasarladığı Geleceğin Göçebe(treyler) Konutu(Segal, 2002).

1937'de Jean Prouve de monte yapıları tasarlamaya başlamıştır. İlk olarak prefabrik yapılar, taşınabilir bölücü duvarlar, kulübelar, portatif kapılar, hafif ve tekerlek üzeri olan B L P S de monte konutlarını üretmiştir. 2 yatak, bir elbise dolabı, mutfak, duş, WC depolama birimini koyup tatilciler için uygulamaya konulmuştur[3].

Amerika’da üretilen mobil konutlar daha sonraları askeriye, göçebe yaşam süren çalışanlar ve iş adamları ve felaket sonrası konut ihtiyacında bir seçenek haline gelmiştir. Bunun en önemli sebebi de Amerika’da bulunan prefabrikasyon fabrikalarının yeterli sayıda olmasıdır[4]. (Şekil 2.11)



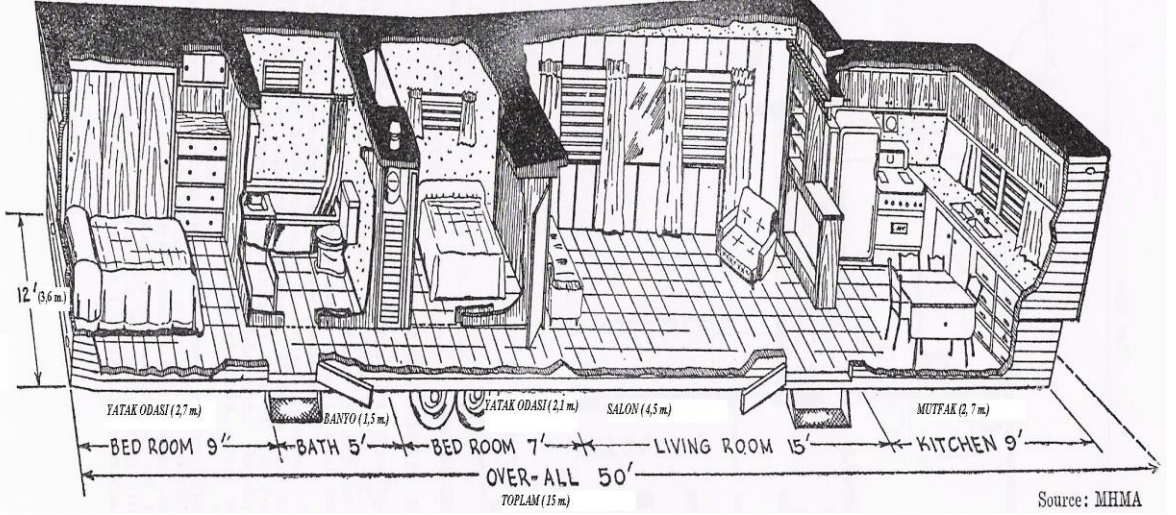
Şekil 2.11. Bir Araya Gelmiş Mobil Konut Birimleri

1940’lardan itibaren mobil konutlar savaş için tasarlanmaya başlanmıştır. Bu nedenle birçok yeni fabrikalar açılmış, eski kullanılan atelyeler ise mobil konut üretmek için tekrar açılmışlardır. Bu üretim tarzı ekonomik olduğu için savaş esliğinde olan ülkeyi daha az etkilemiştir[42]. İlk başlarda bu üretim tarzında bazı ciddi problemler de açığa çıkmıştır. Birincisi, savaş için üretilen geçici konutların üretimini yapabilecek ve yerleşim yerine getirecek çalışanların yeterli olması, ikincisi ise, üretimi yapacak kuruluşların az olmasıdır[40]. Ancak bu sorunlar, askeri üslerde çalışan hizmetli ve aileleri için üretilen basit mobil ünitelerin askeri üslerin yanına ya da yakınına yapılmasıyla hafifletilmiştir [40, 34].

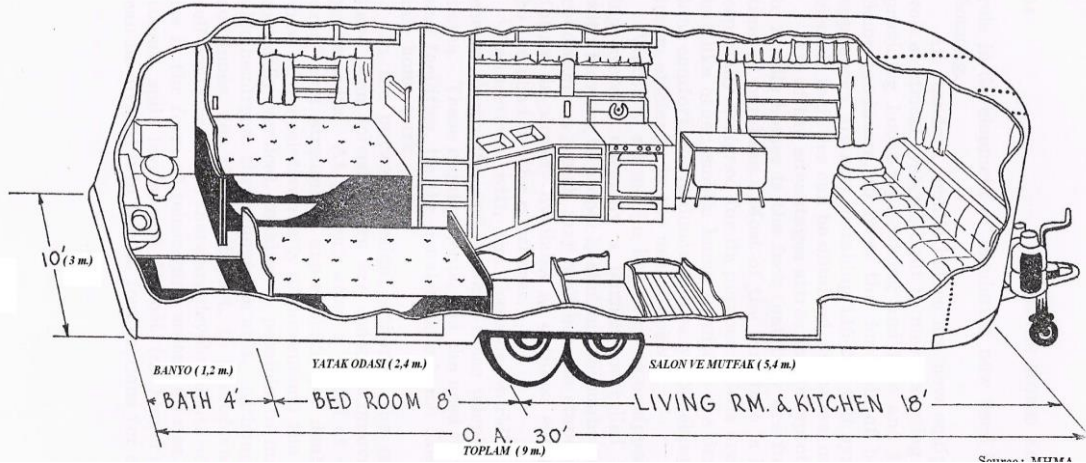
II. dünya savaşından sonra, mobil konut tekrar konut sektöründe yaşamak amaçlı kullanılmaya başlanmıştır. Mobil konut savaş sonrası konut ihtiyacını büyük ölçüde karşılamıştır. Çünkü savaştan sonra emekli olan askerler aileleriyle birlikte onlara daha önceden sağlanmış olan mobil konutlarını içinde yaşamaya devam etmişlerdir. Yeni ailelerin de ilgisini çeken mobil konut kısa zamanda geleneksel hale gelmiştir[40].

Bu dönemlerdeki konut ihtiyacını büyük ölçüde mobil konutlar sağlamıştır. 1947’lerden itibaren mobil konutlar için geçici alanların bulunması yerine hâkiki konut alanları sağlanmaya başlanmıştır. Üreticiler de mobil konutun kalıcı hale

gel mesiinden dolayı her türlü i htiyacı karşılayabilecek bir konutta ne ol ması gerekirse onu da üret mişlerdir. Artık mobil konutlar da yatak odası, banyo, mutfak, çalış ma odası, yaşa ma gi bi bölünl erden neydana gel mektedir. Nor mal bir konut işlevini sürdüren mobil konut bunun yanında hala kendi mobilitesini de sürdür müştür [43]. (Şekil 2 12) (Şekil 2 13)



Şekil 2 12. Büyük Boyutlu Mobil Konut İç Düzaynı (Bartley & Bair, 1960).



Şekil 2 13. Küçük Boyutlu Mobil Konut İç Düzaynı (Bartley & Bair, 1960).

19. yüzyıllardan itibaren Amerika'da ol uş an mobil yaşa m t arzı, 1920'lerden itibaren otomobilin de etkisiyle popüla ritesi ni arttı r mıştır. 25 yıl sonrasında ise Clark Cortez'in tasarlad ı ğı mot or karavan büt ün mobil konut kullanıcı larının tercihi haline gel miştir. Böylece i nsanlar nerde iş bul urlarsa oraya konut larıyla birli kte git mişlerdir. Bu yıllardaki mobil konut kullanıcı sının sayısı 200.000 ci varı ol muştur. Savaş sonrasında da doğ an konut aç ı ğı için mobil konut bir çözüm ol muştur [3]. (Şekil 2 14)



Şekil 2 14. 1950'lerin Hippi – Özgür Yaşamı (Segal, 2002).

Bu dönemlerdeki göçebe yaşantılarını anlatan sinema filmleri de çekilmiştir. Arthur Penn'in 1970'de *Little Big Man*'i, Federico Fellini'nin 1954'de *La Strada*'sı gibi [3]. Ülkemizde de bu tarz filmler çekilmiştir. Daha çok filmlerin ana konuları iç göç olmuştur. Köyden kente gelen dar gelirli insanların belediye ve yıkı mekânlarından usanarak, karavana çevrilmiş bir aracı kullanmaları bir çözüm olamasa da bu konu, filmlerde yerini almıştır. “Gülen Adam” ve 1985 yılında Mırmır Özer'in yönetmenliğini yaptığı “Bir Avuç Cennet” filmleri gibi.

1930'lar savaş yıllarının yoğun olduğu hareketli bir dönemdir. Bu dönemdeki barınma ihtiyacı nedeniyle üretilen konutlar kullanılan malzeme ve oluşan doku nedeniyle endüstrileşmiş yeni bir yer izlenimi verir. Savaş döneminde restoran, banka, kuru temizleme, kütüphane gibi binalar da taşınabilir (moved) binalar halindedir. Savaş döneminin mobil konutları ise bohça-daire (flat-pack) gibidir. Carl Koch'un 1945'te Hudson Jack ve John Callender ile tasarladığı Acorn evi kamyonla taşınabiliyordu. Eni dar olan Acorn evi fabrikada imal edilip, parçalar halindeki paneller birbirine birleştirilerek yaşama mekanı oluşturuluyordu. Siteye gönderilen birim açılıp kapanabilir formda olduğundan istenilen ebatlarda, uzunlukta ve istenildiği kadar bölümler oluşturulabiliyordu [3].

A.B.D.'de 1950 yılında üretilen mobil konut sayısı 500.000'e ulaşmıştır. 1950'de daha çok geçici, doğal afetlerde, geleneksel ev düzeninin oluşturduğu boşluğu doldurmak için kullanılmıştır. 1960'lardan itibaren bu üç özelliğin yanında kalıcı

konut üretiğinde de kullanılmıştır. 1960'larda mobil konutlarda yaşayan Amerikalı sayısı 3-4 milyon civarındadır[31].

İlk başlarda mobil konutlar üretilmeye başlandığında bütün konut birlikleri ve kuruluşları mobil konutu önemsememişler ve yalnızca göçmenler için treyler-çekme karavan olarak kullanılabileceğini düşünmüşler ve konut olarak kabul etmemişlerdir. Mobil konutu geçici bir ünite ve kişisel bir tercih veya yaşam tarzı olarak görmüşlerdir[36].

Mobil konuta olan talepler sürekli artınca, mobil konutun geleceğinin de olduğunun farkına varılmış ve otoriteler tarafından bir konut ünitesi olarak kabul edilmiştir. Burada mobil konutun önemsenmesi ve üretiminin teşvik edilmesi ve engel olunmaması gerektiğini açığa çıkarmıştır. Mobil konutun düşük maliyette ve zamandan tasarruf sağlama lokal sorunların çözümünde de kullanılabileceğini göstermiştir[36].

II. Dünya savaşından hemen sonra treylere rağbetin artması nedeniyle sosyologlar treylerde yaşayan insanları incelemişlerdir. Araştırmalarında daha çok onların mobil yaşam tarzları ve göçebe olarak yaşayan bu insanların birbirleriyle olan ilişkileri üzerinde durmuşlardır[36].

Sonuç olarak 1950'lerin ortalarına kadar yapılan çalışmalar benzer yerlerde yaşayan grupları incelemiştir. Örneğin Don J. Hanner yapı işçileri ve aileleriyle ilgilenmiştir. Bu çalışmalarda modern bir mobil konutta yaşayan bireyler yoktur. Amerika'da yaşayan bu işçilerin yaşam tarzı, treylerde yaşayan çingeneyeyle özdeşleşmiştir. Treyler konutları hem içi hem dışı kalabalık olarak bilinir. Çünkü her bir konutta bir aile kalır ve birden fazla treyler konutu, gruplar halinde hareket ederler. Ve genellikle yerleşik insanlar bu göçebeleri kabullenmekte zorlanırlar. Özellikle 1940-1950'lerde bu toplumsal olarak bir sorun olmuştur, çünkü göçebe yaşam tarzını benimsyenlerin sayısı bu dönemlerde artmaya başlamıştır. Treylerde yaşayan insanlara ise gariplik bakılmış, yerel halk onları kabul etmekte istememişlerdir. Bunun en büyük sebebi de mobil konutta yaşamayı tercih eden insan gruplarını bir çingene gibi veya alt kültür seviyesindeki insanlar olarak görmeleridir. Oysa bu konut tipini seçen grup savaş sonrası emekli olan askerlerden başkası değildir.

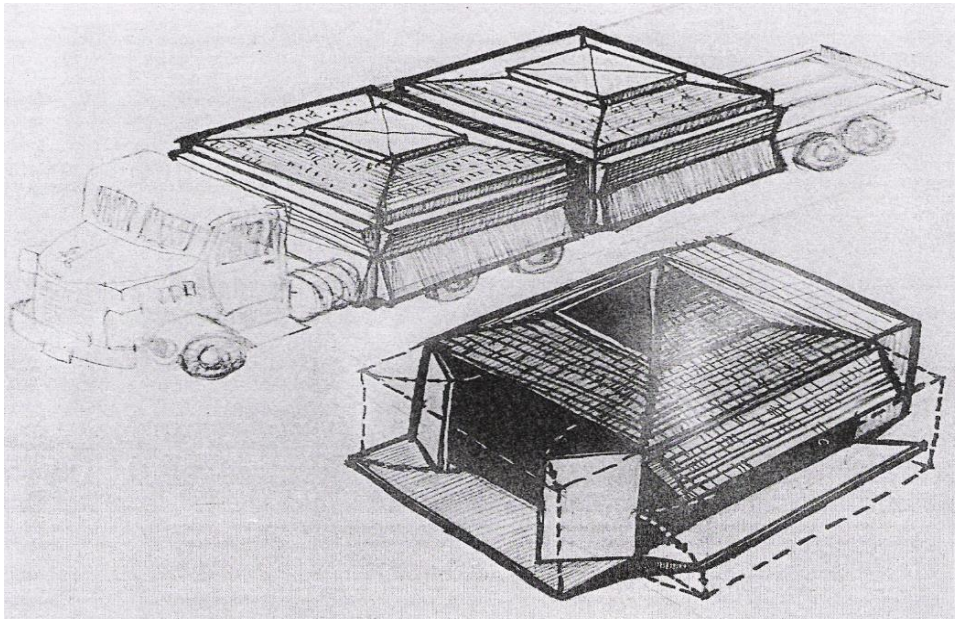
1950'lerde mobil konut satışlarının sadece %45'i geçici konut amaçlı ve bunun yanında rekreasyonel amaçlı olarak satılmışlardır. İnsanlar daha gösterişli konut

yerleşimlerine güçleri yetmediği için ekonomik açıdan çok uygun olan mobil konutları tercih etmiştir.

1954'lerden itibaren insanların mobil konutlarla ilgili talepleri yaşayabilmek için kalınacak yer olarak yeniden değişmiştir.

Mobil konutla ilgili en önemli vurgu noktası ise 1950'lerde, geçici konut ihtiyacı için yapılan mobil konut üretimi azaltılarak, bunun yerine; dar gelirli insanların taleplerini karşılayan düşük maliyetli sürekli kalınan amaçlı mobil konutlar üretilmesidir.

1955 yılı, mobil konutun endüstrileşmesi açısından önemlidir. İlk üretim ve dağıtım bu yılda olmuştur. Üretilen konutlar 10-foot-wide (3 m genişlik) idi. Bu konut tipinde birey, gideceği yere konutunu arabasının arkasına takarak götürmüyordu. Konut tırlar aracılığıyla taşınıyordu. Bu yıllardan itibaren üretilen mobil konut türü, taşınması esnasında çok maliyetli olmasından dolayı kullanıcı eskisi kadar sık yerini değiştirmeye başlamıştır. Bu nedenle endüstrileşmiş mobil konutlar mobilitesini kaybetmeye başlamıştır[36]. J. Dahl'ın 1969'da yazdığı "The Wall Street Transcript"inde, bu dönemdeki bir çok mobil konutun, potansiyel mobilite özelliklerinin sadece kullanıcının yaşayacağı mobil konut alanına ulaşmak amacıyla kullanıldığını yazmıştır. Mobil ünitelerin %85'i kalıcı konut olarak ve en ilginç de bu konutların %60'ının ilk getirildikleri orijinal şekliyle kalmasıdır. Bu da mobil konutun mobilitesini kaybetmekte olduğunu göstermektedir[44, 34]. (Şekil 2.15)



Şekil 2.15. Modüller Halinde Tırlar Varsitesiyle Taşınan ve Bir Kutu Gibi Açılan Üniteler(Dury, 1972).

1956'da ortaya çıkan mobil konutla ilgili önemli bir gelişme de FHA'nın mobil konut yerleşimlerinin daha iyi olması için ve mevcut mobil konut yerleşimlerinin %60'ının yeniden düzenlenmesi için finansal kaynak sağlamasıdır. İlk aşamada mevcut yerleşimler iyileştirilmiş, yaşanabilir alanlar olarak yasal statüye kavuşturulmuş, sonrasında da mobil konut alanları nitelikli ve tanımlanan bir 'konut tipi' haline gelmiştir[36].

1955'te ortalama 3 milyon insan mobil konut ünitelerinde ikamet etmiştir. Bu rakam 1969'da 6 milyon civarındadır. Amerika'da 1969'da bu nüfusun %40'ı bekar ailelerden oluşmaktadır. Aynı zamanda 1969 yılı 413.000 konut talebiyle mobil konut endüstrisinde kırılan en yüksek rekor olmuştur. 1968-69 yılları arasında mobil konutlar konut sektöründe büyük ilgi görmüştür. Özellikle bekar kesimi için üretilen konutların %90'ının fiyatları dar gelirliğin bu konut türünü tedarik edebilmesi için 15.000 doların altına inmiştir[34].

1970'lerden itibaren nitelikli mobil konut ünitelerinin satışları, düşük gelirliğin konut sahibi olabilmesi açısından başarıyla sonuçlanmıştır.

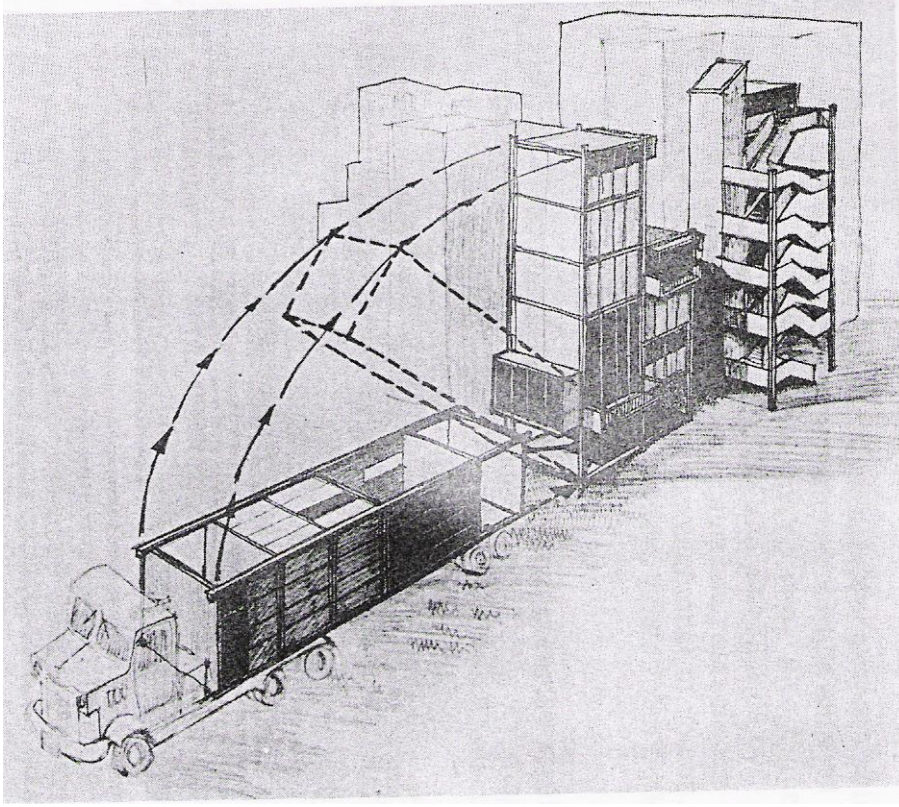
Günümüze kadar mobil konut üniteleri, kalıcı konut yerleşimleri için, iyileştirme çalışmalarında, geçici konut ihtiyacı için, bekar aileler için [45], afet sonrası acil konut ihtiyacı için.. kullanılmışlardır. Çünkü mobil konutlar modüler oldukları için, toplu konut sitelerinde, sıraevlerde, dubleks ev tasarımlarında, çok katlı konut sitelerinde kullanılabilirler.

Mobil konutlar, uygulandıkları alanlarda rahatlıkla monte edildiği ve kullanıcıya huzurlu bir ortam sağladığı için Amerikan nüfusunun tercihi haline gelmiştir.

Mobil konut toplulukları, konut sahiplerinin yanında kiracıların da dikkatini çekmiş, mobil konutlar emin adımlarla Amerika'yı tanımlayan bir kimlik haline gelmiştir. Mobil konuta rağbetin arttığını gören girişimciler, birden fazla mobil konut alıp bunları kiralayarak gelir elde etme yoluna gitmişlerdir.

Mobil konutun bir konut çeşidi olarak ortaya çıkışı 1960'ların sonuna rastlamaktadır. Çünkü mobil konut kullanıcısına bu yıllarda hem çağdaş bir görünüm hem de düşük bir maliyetle konut sahibi olabileceği inkanını sağlıyordu. 1966-69 yılları arasında çekirdek aileler için üretilen mobil konutlara rağbetin fazla olmasından kaynaklı arz talep nedeniyle üretimi kiye katlanmıştır [36].

Mobil konut üretimi sektöründeki yoğun rekabet ve modern üretim metotları geleneksel konut tipini çeşitlendirmiştir. Mobil konut endüstrisi bir geleneksel konut tipi olmasından değil üretimi kolaylığı gibi cazip özellikleri nedeniyle gelişmiştir[31]. (Şekil 2.16)



Şekil 2.16. Tırlarla Yatay Olarak Getirilip Apartman Blokları Gibi Düşey Hale Getirilen Mobil Konut (Drury, 1972).

1955’den sonraki 15 yılda mobil konut sayısı 3 milyona çıkarken kalıcı konut olarak kullanılmaya başlanmıştır. İlk başlarda mobil konutlar çekirdek aileler için üretilmiştir. Daha da önemlisi mobil konut düşük gelirli gruba da hitap eden bir alternatif olduğundan, dar gelirli kesimin de tercihi etmesine neden olmuştur[36].

Resmî kuruluşlar da mobil konut yerleşimlerinin potansiyelini kavramışlar ve çeşitli mobil konut yerleşim programları düzenlenmişlerdir. Devlet kurumları sanayinin olduğu bölgelerde çalışan işçiler için hızlı üretim mobil konutlardan oluşan siteler yaptırmıştır. 1000 işçi bu konutlara yerleştirilmiştir[40]. 1943’te devletin yaptırmış olduğu mobil konut siteleri NHA’nın yönetimine geçmiştir.

Amerika’daki başkanlık 1970’te mobil konutla ilgili şunları vurgulamaktadır:

“Mobil konutlar, konut sektöründe bazı gerçeklerin yerini doldurmaktadır. Bu da ucuz konuta sahip olma isteğidir. Örneğin 1969’da çekirdek aile için üretilen konutların

maliyeti \$15.000'ın altına düşmüştür. Bunun yanında \$25.000'a mal olan mobil konutlar da varken \$6000'a mal olan konutlar da üretilmiştir. Bu nedenle mobil konutlar geleneksel hale gelmiştir ve orta gelirli bir Amerikan ailesinin de sahip olabileceği bir ortam oluşmuştur"[46].

1970'lerde Amerikan hükümetinin duyarlılığından kaynaklı, bir mobil ünitesinin rahatlıkla konumlanabileceği ve bir alanı mobil konutlara ayırarak belli ölçülerde bu birimlerin yerleşmesini sağlayan yerel bölgeler oluşturulmaya çalışılmıştır[36].

Yerel yönetimler ve konutla ilgili diğer kurumlar, bu konutların ilk üretiminin itibaren kalıcı konut olarak kullanılmasına karşı çıkmışlardır. Drury'de, Mobile Homes kitabında, bütün kuruluşlara rağmen mobil konutun nasıl kalıcı konut olarak kullanılarak ayakta kaldığından bahsetmektedir.

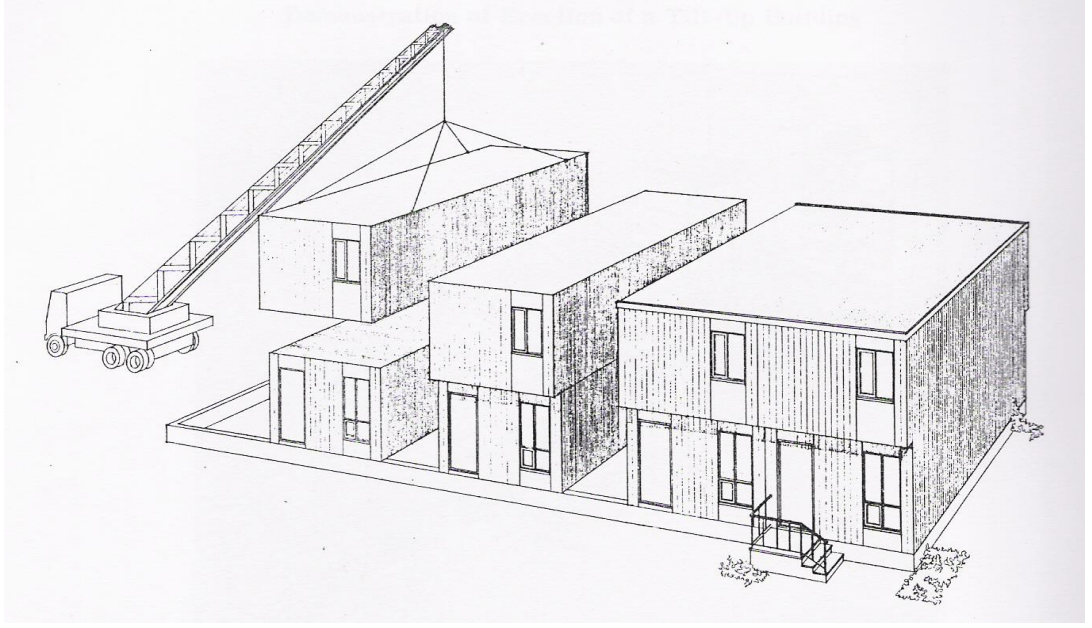
1955'e kadar sosyologlar, treyler gecekondular yerleşmeleriyle ilgilenmişlerdir. Ancak 1955'den itibaren mobil konut parkları ve yaşayanları istenilmeyen ve çekici olmayan bir yerleşim alanı olmaktan çıkacağı izlenimini vermeye başlamıştır[47].

1955 yılında 100.000 mobil konut ünitesi üretilmiştir. 1962 yılında 100.000 ile 120.000 ünite arasında üretilmiştir. 1963'te bu rakam 150.000'e yükselmiştir. 1968'de 317.950 ünite üretilmesiyle rakam ikiye katlanmıştır. 1969'da 412.000 ünite satışa sunulmuştur. 1970'te de 401.200 ünite satılmıştır. 1970 yılı sonunda 470.000 ünite mobil konut parklarına gönderilmiştir[36].

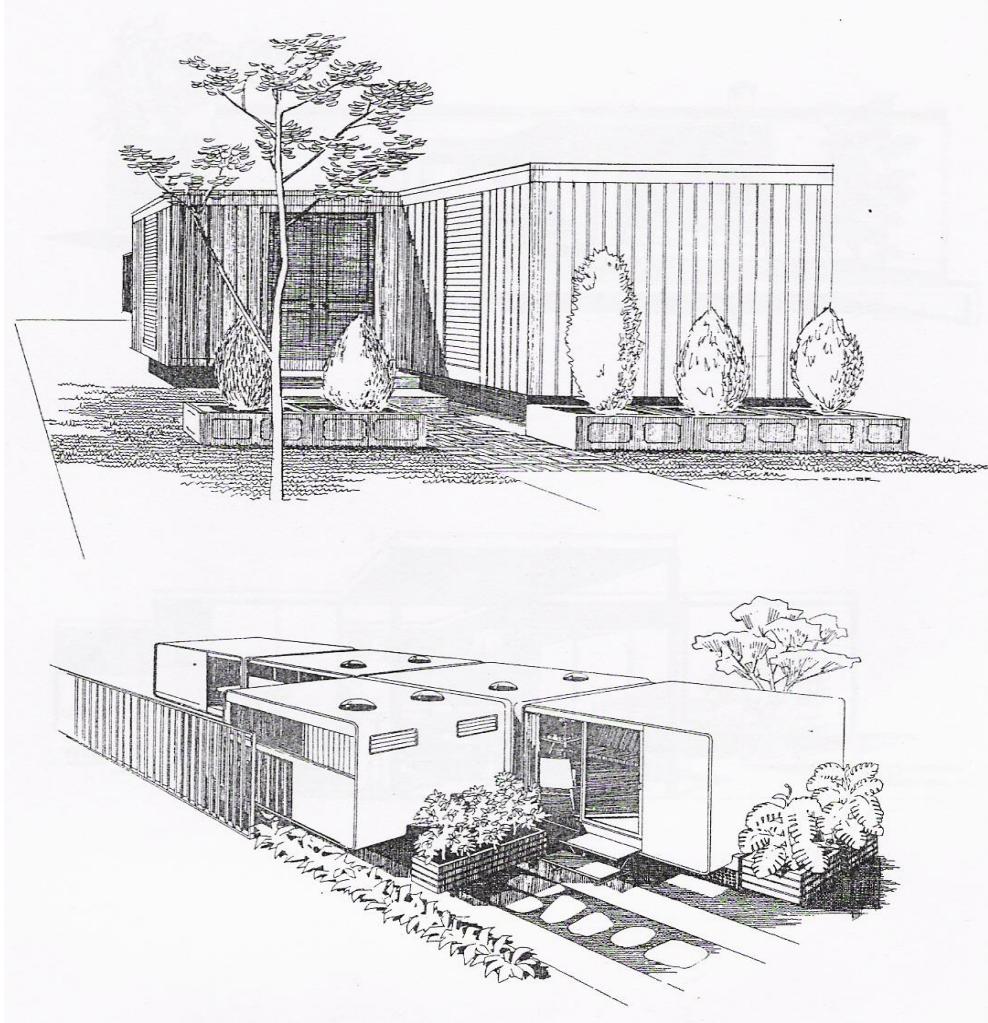
1965 yılında üretilen mobil konutlar çekirdek aileler için satılmış ve maliyeti \$12000'ın altına inmiştir[48].

Mobil konut üretimi 1970'lerde gelişimini sürdürmüş ve düşük fiyatla konut sahibi olunabilecek bir pazar yaratmıştır[49]. (Şekil 2.17) (Şekil 2.18)

1955'den 1970'lere kadar 3,5 milyon mobil konut üretilmiş, 2. dünya savaşından itibaren de 1970 yılına kadar toplam 4.218.020 ünite imal edilmiştir. Üretilen konutların %70'i yerleşim yerlerinde(dwelling units) kullanılmıştır. 1970'de 1 yılda 1 milyon 847 bin mobil konut ünitesi yerleşim yerlerinde kullanılmıştır[36].



Şekil 2 17. Vinçle Taşıyarak Yerleştirilen Mabil Konut Örneği (Dury, 1972).



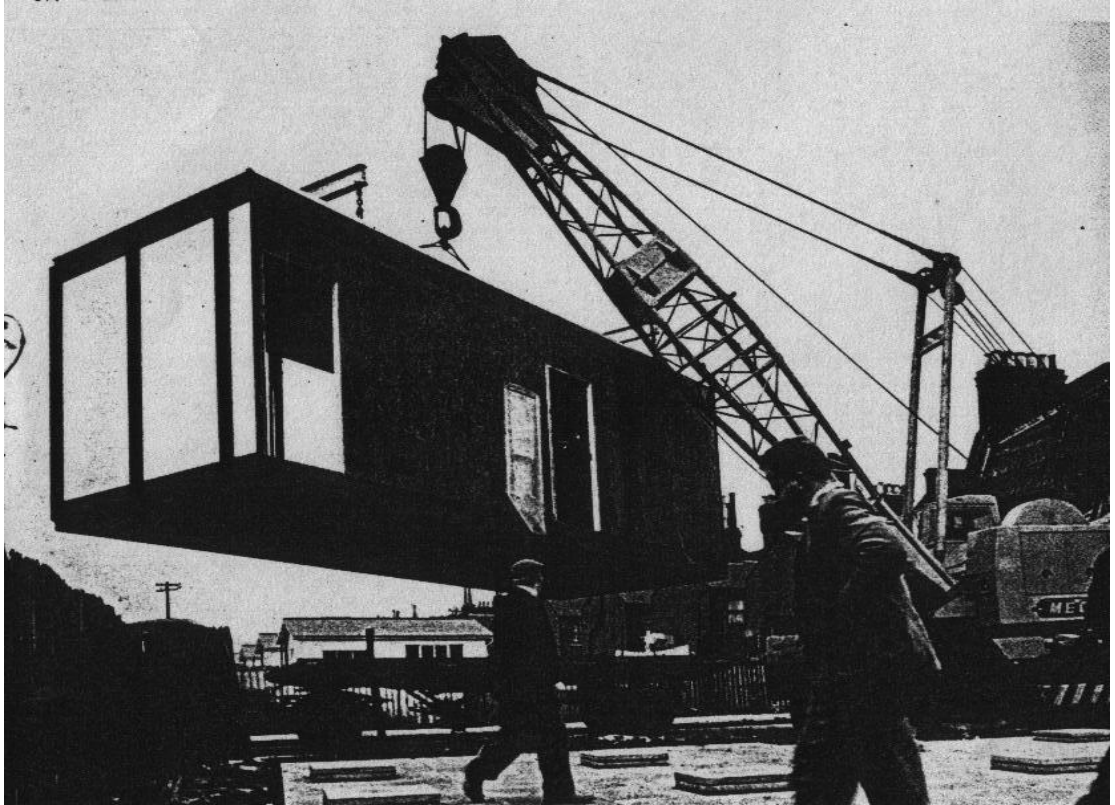
Şekil 2 18. Mdler Birimlerin Bir Araya Gelmesiyle Oluşan Mabil Konut

2.2.2 İngiltere’de Durum

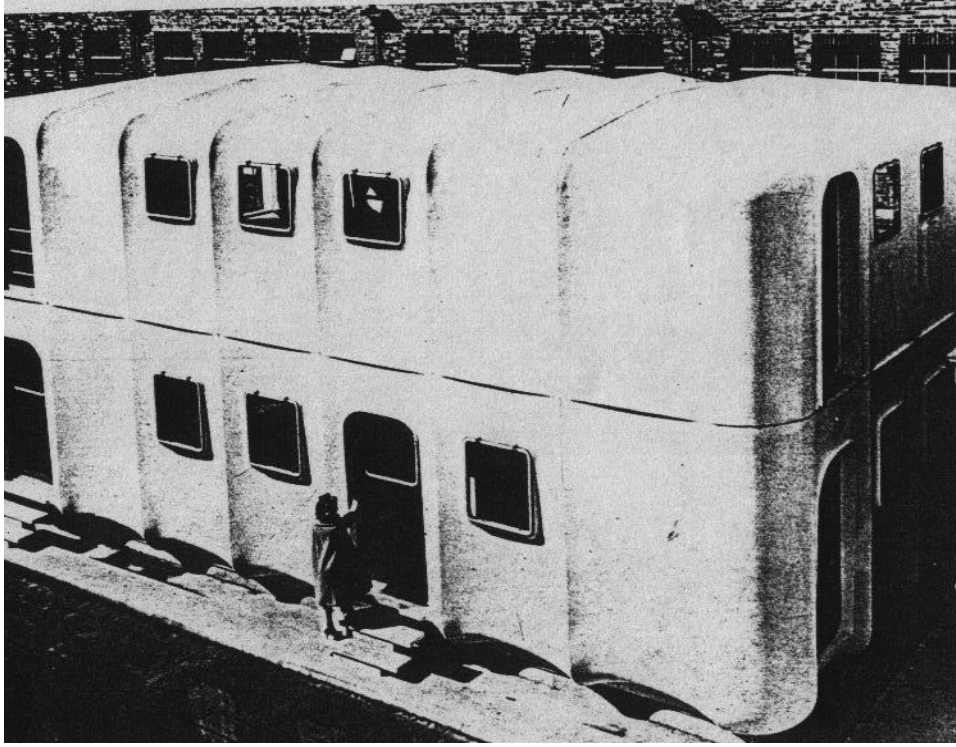
İngiltere’de de mobil konut uygulamaları olmuştur. Londra başta olmak üzere yapılan bu tasarımlar daha çok hafif strüktürden yapılmış kapsülü andıran mobil birimlerdir. Mobil üniteler daha çok tırlarla taşınmış ve vinçlerle de yerlerine yerleştirilmiştir. 1963’te Birmingham’da tasarlanan plastik malzemeden yapılmış 38 ft (11,4 m) uzunluğunda, 23 ft (6,9 m) genişliğinde Bakelite Company için tasarlanmış mobil konutlar da diğer bir mobil konut uygulamasıdır[50]. Avrupa’da sadece İngiltere’de değil diğer ülkelerde de çeşitli amaçlarla mobil konutlar kullanılmıştır. (Şekil 2.19) (Şekil 2.20) (Şekil 2.21)



Şekil 2.19. İtalya’da Mobil Konut Yerleşmesi



Şekil 2.20 Londra’da Yapılmış Olan Mobil Konut, İngiltere(Landau, 1968).



Şekil 2.21. Birmingham’da Uygulamaya Geçmiş Olan 2 Katlı Plastikten Yapılmış Mobil Konut Örneği, İngiltere, 1963(Landau, 1968).

Savaş zamanında üretilen ve acil konut ihtiyacını karşılamak amacıyla bohça-daire(flat-pack) kullanılmıştır, günümüzde de hala bu yaklaşım uygulanmaktadır. Örneğin ünlü mimarlık dergisi olan Progressive Architecture’in sponsor olduğu 1991’deki bir yarışmada kazanan Abaküs mimarlarının tasarladığı bohça-daire(flat-pack)ler örnek olarak verilebilir. (Şekil 4.2-5)

Mobil konut, başlarda gezi ya da tatil amaçlı kullanılmıştır. Bu mobil birimler genellikle arabanın arkasına takılarak götürülen birimdir ve hala günümüzde de kullanılmaktadır. Mobil konutlar özellikle seri üretilenleri ve düşük maliyetli olmaları nedeniyle geçici konut ihtiyacını karşılamak için kullanılmıştır. Son olarak da mobil konut bütün sayılan özelliklerin yanında esnek ve modüler özelliğinden dolayı, sürekli kalınma amaçlı konut olarak da kullanılmıştır. Gelişmiş ülkelerde özellikle kalıcı konut üretiminde, dar gelirli öncelikli olarak düşünülmüştür. Devlet ve diğer konut otoriteleri, dar gelirli’nin daha iyi koşullarda yaşaması ve yaşam standartlarını yükseltmesi için bu konut tipinin uygulanmasında gerekli finansmanı sağlamıştır. Mobil konutlar geçmişte çeşitli konut sorunlarının çözümünde tercih edilmiştir, ve gelecekteki konut ihtiyaçları için de tercih edilecektir. Mobil konutun tercih edilme nedenleri için de aşağıdakiler söylenebilir.

2.3. Günü mizde Mobil Konut un Terci h Edil ne Nedenleri

İnsanların mobil konutlarda yaşamak istenmelerinin sebebi, bu tip konutlarda yaşamayı sevdi kleri için ve mekanda oluş an çeşitli seçeneklerden yani esneklik ve fonksiyondan kaynaklı olarak gösterilir. Bunların yanında iş gereği sık sık yer değ iş tir meleri gerekti ğ i için de olabilir. Çoğu ki ş i mobil konutların en iyi alı nabilecek konut tipi ol nası, iç tasarımı nın maksimum işleve sahip ol ması, kolay temizlenmesi, sorumluluğunun az ol ması, hafif bir taşı yıcı sisteme sahip ol ması, mekân ın esnek bir şekilde kullanıl ması nedeni yle terci h et mektedir[31].

Günü mizde mobil strüktürler geçici olarak kullanıl masının yanında hem kalıcı mınaride hem de çağdaş tasarı mlarda kullanılmaktadır. Mobil ünitelerin terci h edil me sebebi ise ekonomik, hafif bir strüktüre sahip ol ması ile esnek mekân lar yaratabil me i nkam sağ laması dır[22].

Michigan üniversitesinde yapılan bir araştır ma; mobil konut kullanıcı sının mobil konutta yaşamayı terci h et mesine rağmen bazı sorunların da varlığını ortaya koymuş tur;

%13 yer, mekân(space) azlığı nı

%57 mobil konut parklarının iyi ol ma masını

%15 sosyal statü farklı lı ğ ını

%15 mobil konutlardaki konstrüksiyon standartlarının iyi ol ma masını sorun olarak göster mişlerdir[31].

Aynı araştır mada mobil konut kullanıcı ları bu sebepleri sorun olarak sıralamalarına rağmen mobil konutta yaş amalarına bu sorunlar engel ol namıştır. Çünkü konutlarının yeterlili ğ ile ilgili soruya da, %90 ı aileleri için mobil konutu yeterli bul muşlardır. %11 i mobil konutu beton bir bınaya terci h et miştir[31].

Wichita mobil konut alanında yapılan araştır mada da aynı cevaplar veril miştir. Mobil konut kullanıcı larının %79 u mobil konutu di ğ er konut tiplerine terci h et mişlerdir[31].

Bir çok insan bir bireyin konutunu bir sal yangoz gibi yanında taşı masını sabit bir fikir olarak görebilir ve hiçbir geliş miş modern ülke göçebe yaş amtarzını Amerikan halkının terci h etti ğ i kadar çok terci h et mez. Oysa mobil konutlar Amerika'nın önemli bir parçası haline gel miştir. Amerika' da hazır, prefabrik standart konutlar

mobil konut endüstrisinin alt yapısı tamamlanmış olduğundan dolayı yüzlerce mil uzağa bile rahatça taşınabilmektedir. Kendi içinde bir konutun ihtiyacı karşılayabilen karavan gibi kendi kendini taşıyabilir konutlar da Amerika’da tercih edilen konut tiplerinden biridir[7].

Amerikalılar çok sık yer değiştirirler. Evlerini ve evleriyle birlikte onlar için önem taşıyan eşyalarını da beraberinde götürmek isterler. Çünkü evleri ve eşyaları onların kimlikleri olmuştur. Çocuklu aileler az yer değiştirirken, yaşlılar ve işçi sınıf konutlarıyla birlikte hareket ederler. Örneğin yaşlılar eskiye ait olan eşyalarını kaybetmek istemezler. Bir yerden bir yere taşındığında ise eşyalarının kaybolma ihtimalinden korktukları için mobil konutta yaşamayı tercih ederler. Çünkü konutunun içerisinde istediği eşya hep aynı yerdedir. Yer değiştirirken de eşyasını konutundan dışarı çıkarmadığı için kaybetmemiş olur. İşçi sınıfı da nerede iş bulursa oraya gidecekleri için mobil konutta yaşamayı isterler. Onlar için de mobil konut kimlikleri haline gelmiştir. Ancak çoğu Amerikalı’ya oranla işçi sınıfının sahip olduğu çocuk sayısının az olması dikkat çekicidir[51, 52]. (Şekil 2.22)



Şekil 2.22 Kaliforniya’da Bir Mobil Konut Yerleşmesi, Amerika (Schittich, 1998).

Kuzey Amerika’da mobil konut, daha çok evsiz insanlar ve iş adamları tarafından, daha rahat satılabildiği, bir gezici konuta sahip olmak ve konutuyla birlikte hareket etmek için tercih edilmektedirler. Mobil konut aynı zamanda, ticari, eğitim seri üretimi

olması, sağlıklı yaşam ve eğlence amaçlı olarak da kullanılabilirleri nedeniyle her çeşit sektör kullanabileceği bir konut tipi dir[1].

Mobil konutun esnek, kolay monte edilebilir ve eninde sonunda bulunduğu yere bağlanması tercih edilme sebebi ni daha da yükseltmektedir. Günümüz teknolojisinin mobil mimarinin gerektirdiklerini sağlayabildiği de görülmektedir[1].

Mobil konut parklarındaki arkadaşlık ve sosyal yaşam diğer konut tiplerine göre daha aktiftir. Mobil konut parklarında bulunan yönetim belli zamanlarda sosyal ve rekreasyonel programlar düzenleyerek kullanıcıyı da sistemin bir parçası yapar. Bu nedenle mobil konut kullanıcısının çoğunluğu mobil konut parklarını arkadaşlığı ve dostluğu pekiştirici bir yer olarak görürler[31].

Amerikan halkı mobil bir yaşam sürer hale gelmiştir. Amerikan halkının stabil konut oranla mobil konut tercih etmesi ni sebebi hem bir konuta sahip olmak hem de konutlarıyla birlikte istedikleri yere taşınabilir gerçeğidir[53, 54].

Ancak, mobil konut sahibi olan Amerikan halkının bir kısmı mobil konutlarını hareket ettiremediklerinden, bu konutlar kalıcı hale dönüşmüştür[53].

J. B. Jackson taşınabilir yerleşimlerin Amerika'ya nasıl geldiğiyle ilgili olarak yazdığı The Movable Dwelling and How it Came to America'sında, bu tarz yerleşimlerin esnek ve mobil olması, fonksiyonunu kolay değiştirebilir ve kiracıları da değiştirebilir olanağı sağlaması mobil konutların Amerika'nın bir parçası haline gelmesine sebep olduğundan bahsetmektedir[55].

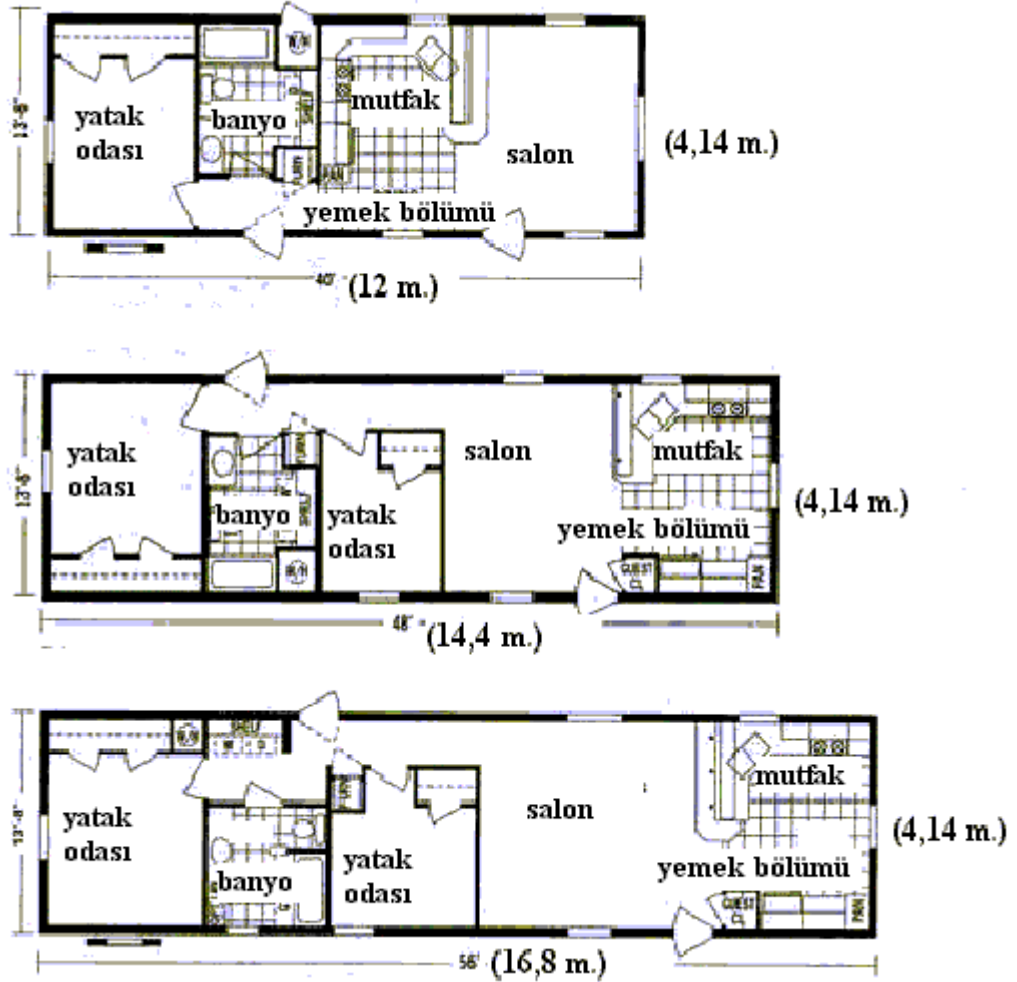
Amerika'da kültürel değerler kişiden kişiye farklılık gösteren bir yapı içinde şekillenirken, bir taraftan da tutarlı bir ulusal değer varlığı hissedilmektedir. Amerikan rüyası kavramı, bu değerler sistemi çevresinde biçimlendirilmektedir. Amerikan rüyası kavramı, tüm Amerikalıların erişmeyi hedeflediği bir yaşam biçimi iken aynı zamanda da, bu rüyanın yorumları tek bir aileye ait konutun canlandırılması ndan, karavana kadar uzanan yaşamsal bir çeşitliliği içermektedir[56, 57].

Mobil uyku kabinleri, motor karavan gibi tasarımlar yapan mimar Donald MacDonald günümüzdeki apartmanlaşmayla ilgili şunları söylemektedir:

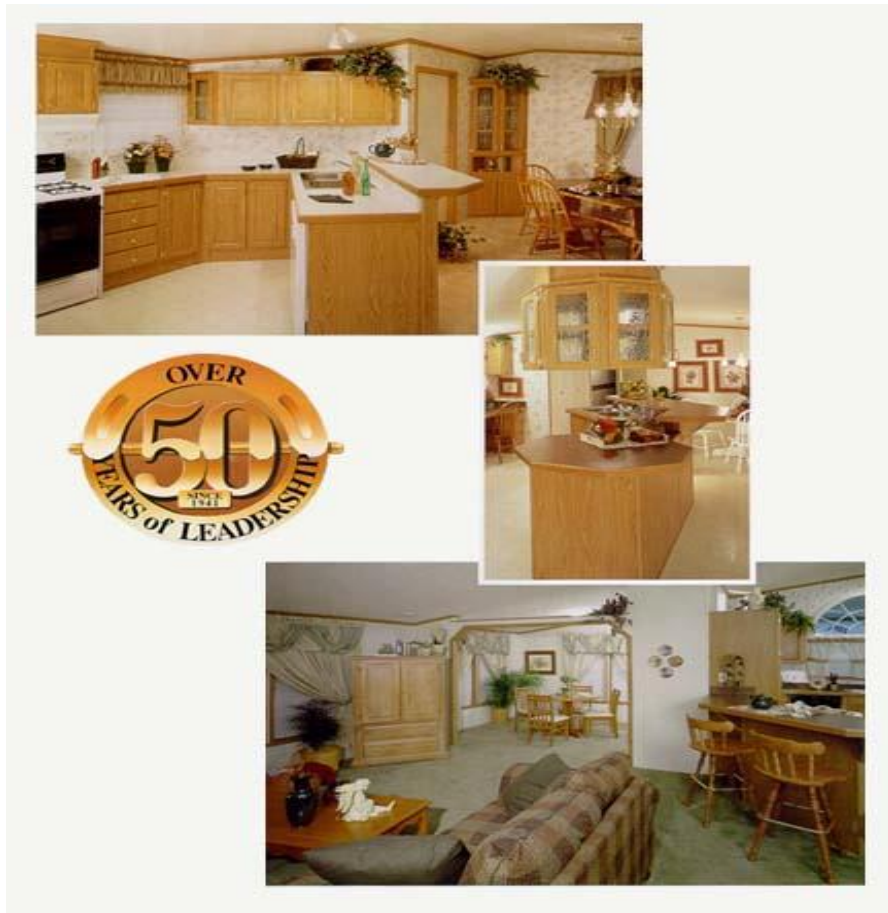
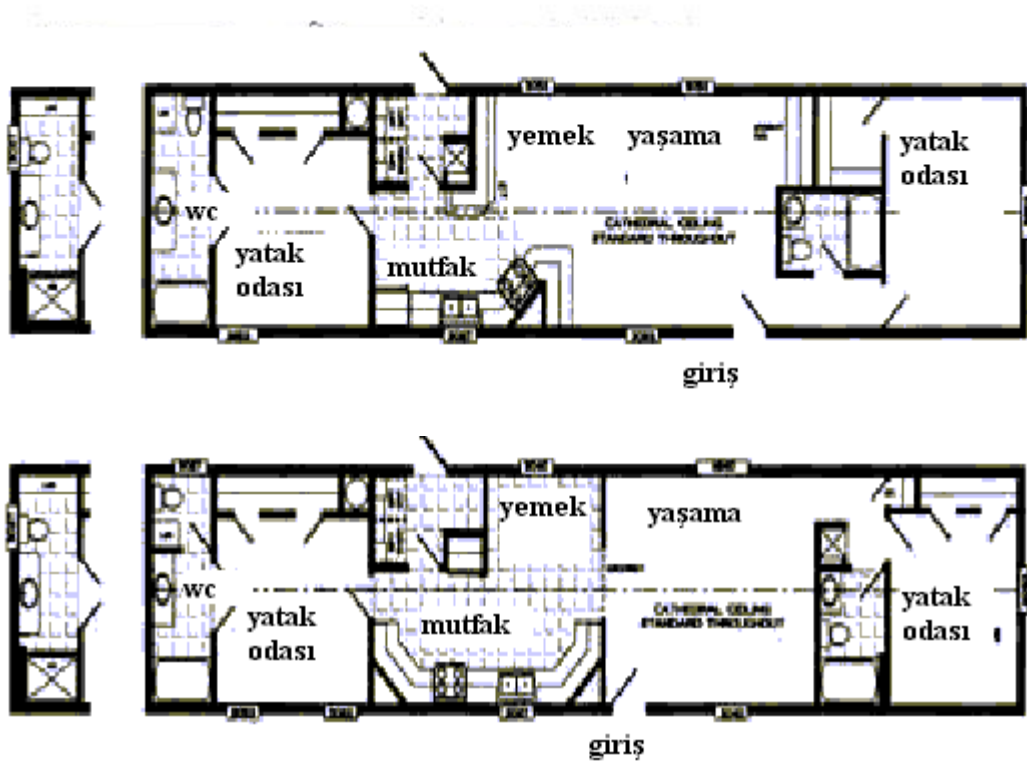
“Bir anda çıkmış ve bütün dünyayı sarıvermiş olan apartmanlar, insanlığın özgürlük kavramını sınırlar hale gelmiştir. Bu nedenle esneklik kavramı ortaya çıkmış ve dört duvar arasında nasıl kendi mi daha özgür, huzurlu hissedermi gibi sorulara cevap veren

tasarımlar yapılmaya çalışılmıştır. Ancak yine de değişen bir şey olmamış hatta bu konutlar birbirinin kopyası olan bir göreneksel doku oluşturmuştur. Apartmanların tek zaafı elbette bu değildir. Bundan başka yapıldığı alanda büyük bir doğa tahribatı yaratır ve stabil olduğu için bulunduğu yere adeta kökleşmiştir”[58].

Buna bir alternatif olan mobil konutlar ve mobil konut yerleşimleri birçok gelir grubunun tercihi olmuştur. Tabii ki bunun yanında apartman hayatını tercih etmeyen veya iş hayatı nedeniyle şehir şehir dolaşmak zorunda olan insanları da düşünmek gerekir[58]. Sirklerde çalışan işçiler, iş hayatı nedeniyle şehir şehir dolaşmak zorunda olan iş adamları, turneye çıkan sanatçılar, nehir konutları, göçebeler, çingeneler bu gruba girer. Amerika bu tarz konutu tercih eden gelişmiş ülkelerden birisidir. (Şekil 2.23) (Şekil 2.24)

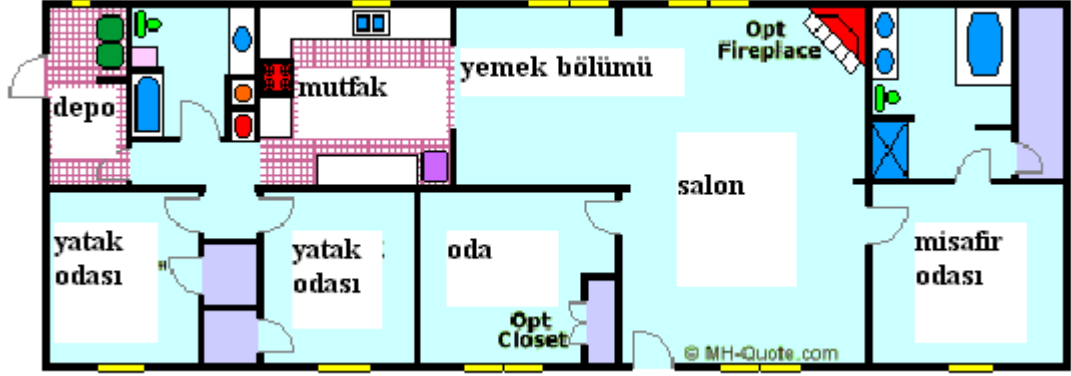


Şekil 2.23. Günümüzde Uygulanmış Olan Mobil Konut Örneği 1, 2004

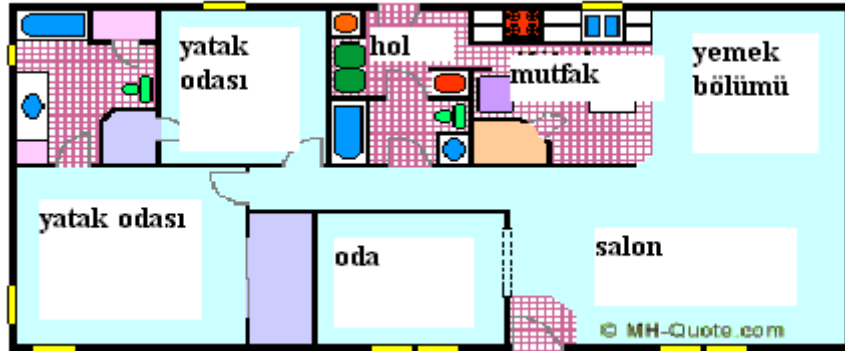


Şekil 2.24. Günümüzde Uygulanmış Olan Mobil Konut Örneği 2, 2004

Mobil konutların bir tercih sebebi olmasında başka bir önemli etken de gelecekteki konuta yakınlık derecesidir. Geleceğin konutlarından bahsedilirken yıllarca o konutun hareketli, nefes alan insanın bir parçası olacağı gibi ütopya lar üretilmiş bu ütopya ya en yakın özellik taşıyan konut ise mobil konut olduğu için konut sektöründe de tercih sebebi haline gelmiştir. (Şekil. 2.25) (Şekil. 2.26)



Şekil 2.25. Günümüzde Uygulanmış Olan Mobil Konut Örneği 3, 2004



Şekil 2.26. Günümüzde Uygulanmış Olan Mobil Konut Örneği 4, 2004

Bu tarz ütopyalarıntevkiyle ve ekonomik, esnek, taşınabilir, sürdürülebilir, sağlıklı, hafif bir taşıyıcı sisteme sahip olması ve her türlü gelir grubuna hitap etmesi, mobil konutun tercih edilme sebepleri arasında sayılabilir. Bütün bu bahsedilenlerin yanında, mobil konutun mîmari açıdan, bulunduğu yerle bütünleştiği zaman bir anlam ifade edeceği unutulmamalıdır. Mobil konutlar bir araya gelerek bir doku oluştururlar. Dolayısıyla bu bir araya gelişlerin prensiplerinin yani mobil konut parklarının da incelenmesi gerekmektedir.

3. MOBİL KONUT PARKLARI

Mobil konutlar bir araya gelerek bir doku oluştururlar. Bu dokular mobil konut parklarını oluşturur. Gelişmiş ülkelerde kurulan mobil konut parklarının çeşitli tasarlanma ilkeleri vardır. Mobil konut parkları tasarlanırken mobil konutların ebatları dikkate alınır. Mobil konut parklarının kent planlamada da önemi büyüktür.

Şehir planlamada mobil konut parkları sadece gerekli olduğu için değil kullanışlı olduğu için tercih sebebidir. Mesela mobil konut ve mobil konut parkları ticaret ile yaşam tercihleri arasında önemli bir tampon olmasının yanında konut alanlarının mantıklı ve düzenli bir şekilde düzenlenmesini sağlar. Bu hızlı üretim olmasından kaynaklı zaman ve mekan arasında bir geçiştir[31].

Günümüzde mobil konut parkları gelişmiş ülkelerde zamandan kazanma ve bulunduğu yer, bünyesinde bulunan alışveriş merkezleri, okul alanları, sosyal tesisler ve hastane gibi hizmetlerin de sağlanmasıyla önemli bir yere sahiptir[31, 36]. Mobil konut parkları kalıcı konutlar için tercih edilmelerinin yanında geçici konutlar için de önemli bir tercihtir. Mobil konut parkları kent planlamasında acil konut ihtiyacında ve gelişmekte olan alanlarda kullanılır.

3.1. Mobil Konut Parklarının Tasarlanma Amacı

Mobil konut parkı; belli bir alanda iki veya daha fazla mobil konutun oturma(dwelling) ve uyuma(sleeping) olanaklarını sağlamaına imkan veren yerleşke olarak tanımlanabilir[31].

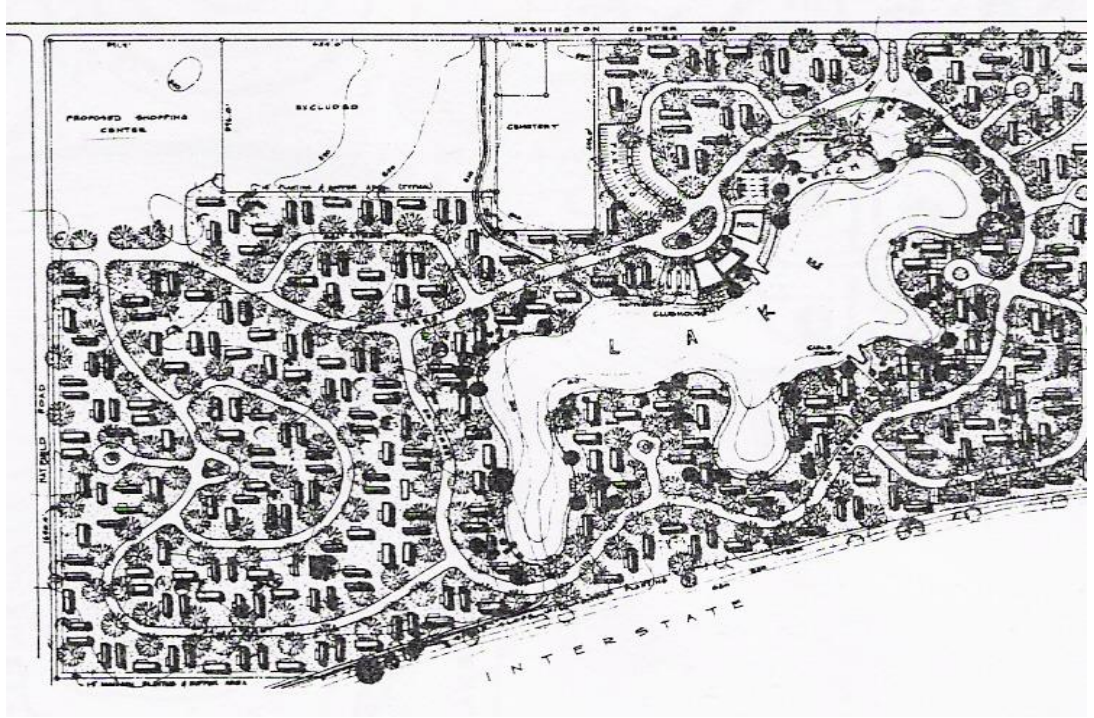
Mobil konut, savaşa doğru, geleneksel alanlar içerisinde, kişilerin kendilerince sınırlar koyarak, bazen de bu alanları kötü bir şekilde veya kendilerince özgürce kullandıkları bir yerleşim tarzı olarak yaşanmıştır. Ancak savaş sonrasında insanların hala mobil konutlarında yaşamaya devam etmesi kentsel planlamada mobil konut parklarına da yer verilmesini sağlamıştır. Daha sonraki aşamalarda ise daha nitelikli mobil konut parkları tasarlanmıştır.

Mobil konut parklarıyla ilgili ilk araştırmalar treylerin bulunduğu parklarda yapılan sosyolojik araştırmalarla başlamıştır. Treylerde(çekme karavan) yaşayan insanların sayısının gün geçtikçe artması sosyologların ilgisini mobil konut parklarına yöneltmiştir. Yapılan araştırmalar bu parkların daha iyi tasarlanabileceğinin anlaşılmasını sağlamıştır[36].

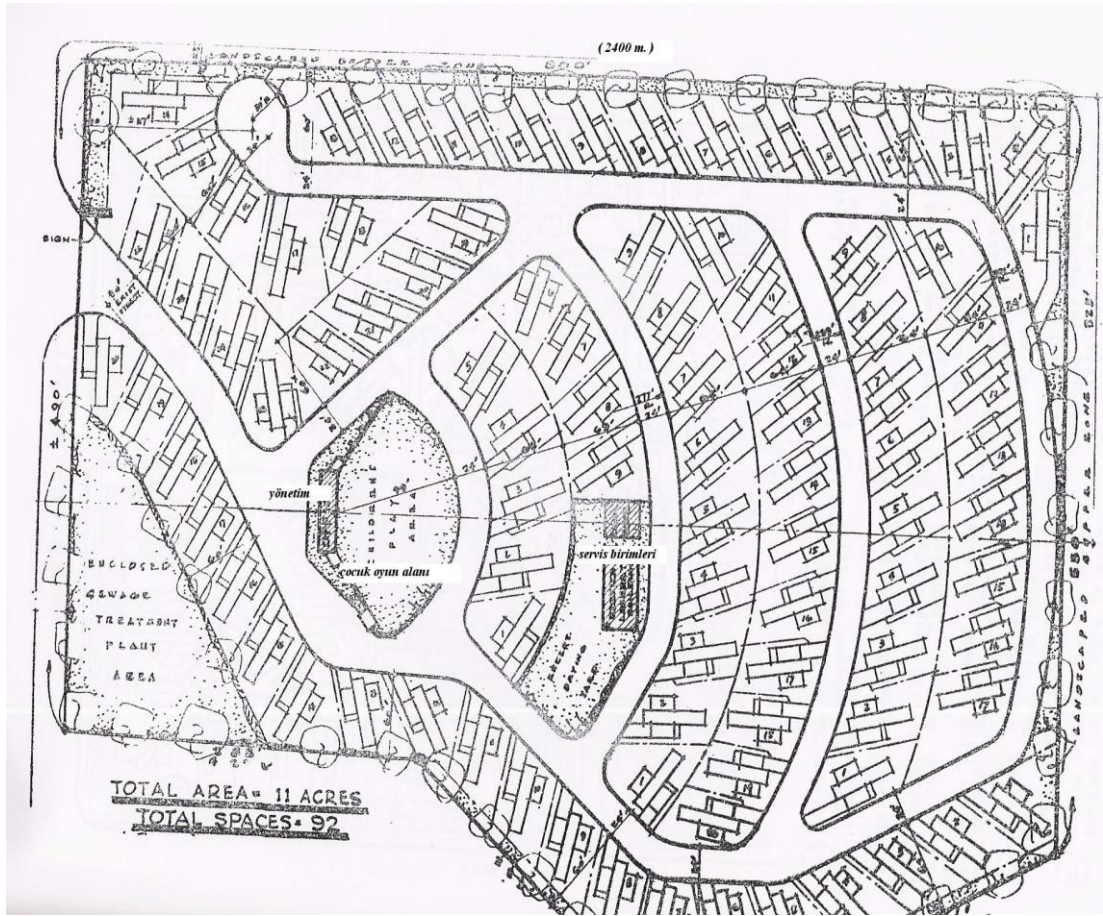
Bu konuda ilk sosyolojik araştırma 1951 yılında Alexander C. Wellingont tarafından yapılmıştır.

Amerika'da, hatta artık günümüzde bir çok ülkede benzer istasyonlarının yanında; mobil konutlar için özel alanlar yapılmıştır. İçerisinde restoranı, duşu, wc, mutfak bulunan bu alanlarda aynı zamanda basketbol sahası, alışveriş birimi, havuz gibi destek birimleri de vardır. Sonuçta bir insanın yaşaması için gerekli bütün ihtiyaçlar karşılanınca göçebe hayatı da tercih edilen bir yaşam biçimi haline gelmiştir[58].

Mobil konutun daimi konut alanları ve gelecekteki konut planlamaları için de önemi büyüktür. Mobil konut iyi tasarlanmış bir mobil konut parkı içerisindeyse bireye mükemmel bir yaşamı imkanı sağlar. Bir mobil konut ister iyi olsun ister kötü olsun, önemli olan mobil konutun kurulduğu yerdir. Bu nedenle Amerika gibi gelişmiş ülkelerde mobil konut parkları, kent planlamasının önemli bir parçasıdır[31, 36]. (Şekil 3.1) (Şekil 3.2) (Şekil 3.3) (Şekil 3.4) (Şekil 3.5)



Şekil 3.1. Mobil Konut Parkı Örneği 1(Dury, 1972).

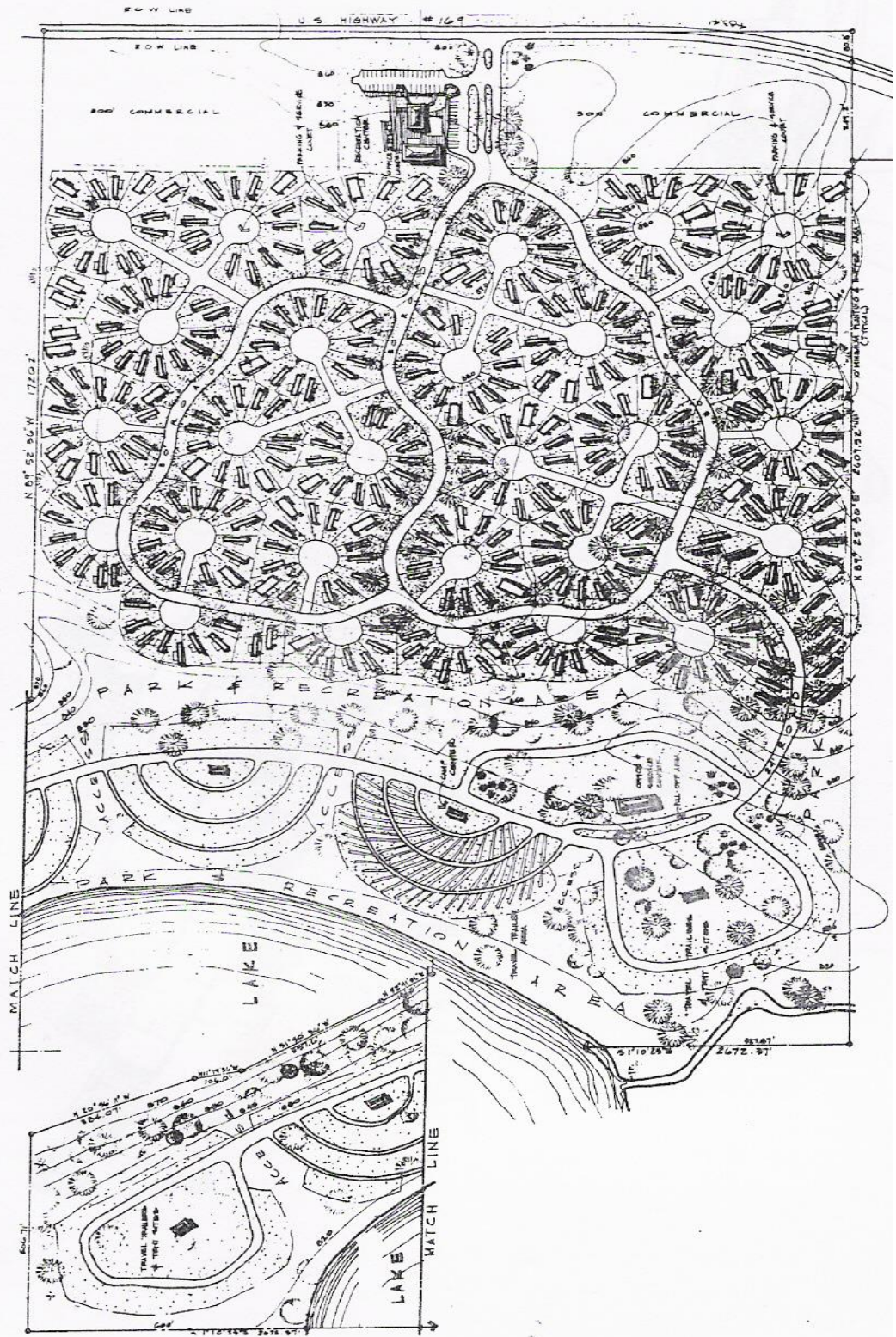


Şekil 3.2 Mobil Konut Parkı Örneği 2

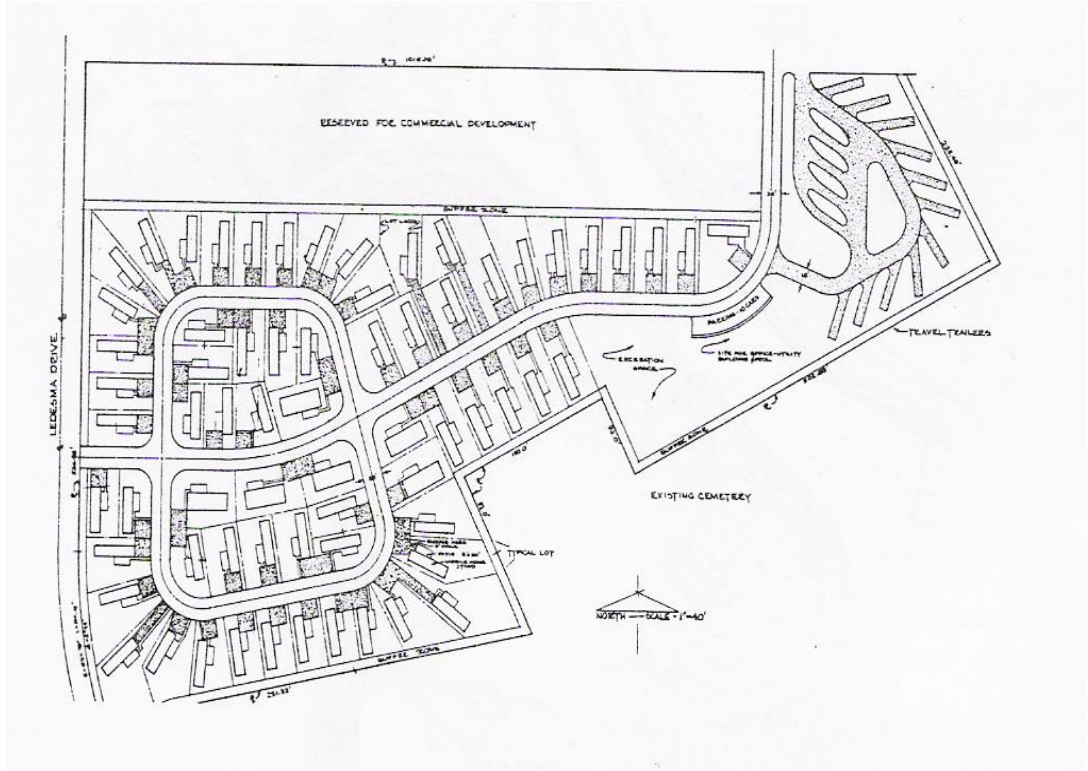
Mobil konutlar 2 ana sebeple büyük kent planlamalarında kullanılırlar:

1. Mobil konutlar çekirdek aileler için kullanılabilecek en uygun çözümlerden biridir. Herhangi bir mobil konut biriminin, bir mobil konut parkındaki işleviyle, bir apartmanda bulunan dairenin gösterdiği işlev aynıdır. Her iki tip kullanıcı da konutunun belli standartlarına, kurallarına uymak zorundadır. Mobil konutun belli standartları olduğu için farklı bir seçenek yoktur. Bu bir sorun olarak görülebilir. Ancak her bir mobil konuta, mobil konut parklarında ayrılmış alanlar vardır. Bu alanlara yerleşen mobil konut için uyulması gereken kurallar da vardır.

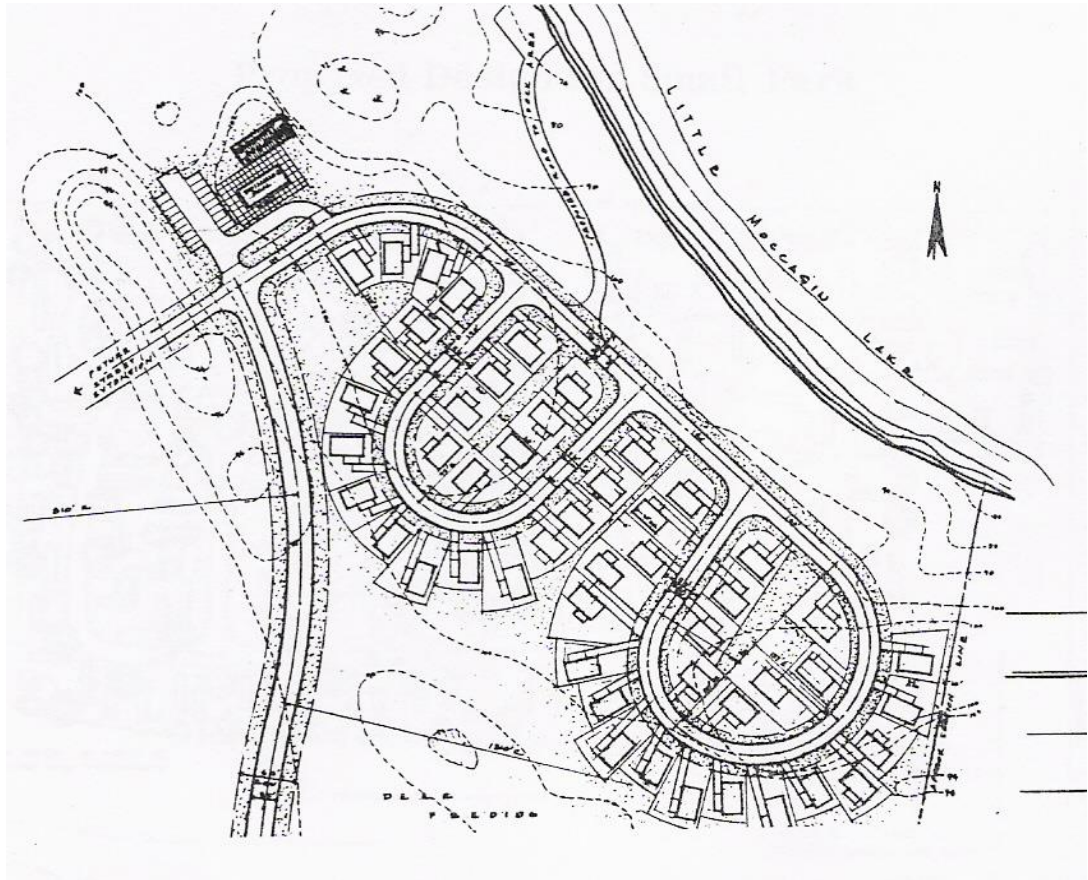
2. Mobil konut parkı, bütün işlevlere sahiptir ve belli bir büyüklüktedir. Mobil konut parkı bünyesine her türlü servis birimleri ve ihtiyaç duyulan rekreasyon alanları uygulanabilir. Bir mobil parkta en az 50 konutun rahatlıkla sığabileceği bir alana sahip olmalıdır. Mobil konut parkının yerleşim bölümü, otoparklar, yönetim binaları, market, park, çamaşırhane gibi işlevleri de içermesi önemlidir.



Şekil 3.3. Mobil Konut Parkı Örneği 3 (Dury, 1972).



Şekil 3.4 Mobil Konut Parkı Örneği 4 (Drury, 1972).



Şekil 3.5 Mobil Konut Parkı Örneği 5 (Drury, 1972)

3.2 Mobil Konut Parklarının Tasarlanma İlkeleri

Mobil konut parklarının bulunduğu yer en başta mobil konutun kendisi olmak üzere çok önemlidir. Çünkü konut biriminin parka yerleşebilmesi için uygun bir topografyanın olması gerekir. Park içerisinde mobil konutun kendisi, site kullanıcıları ve ziyaretçileri için otoparkların olması gerekir. Sitede su, foseptik(lağın), elektrik, telefon ve tv antenleri için uygun bir yer, çamaşırhane ve depolama biriminin de olması gerekir. Sitenin güvenliğini sağlanması, bakımı ve iyi bir peyzajının olması gerekir[31, 59].

Mobil konut parkları geniş bir alanda, orta yoğunlukta, her ailenin kullanabileceği şekilde olmalıdır. Mobil konut parkları öncelikle sürekli kalıncakmış gibi tasarlanmalı, hemen mobil konut parkından ayrılacakmış gibi ana trafik arterlerine yakın konumlandırılmalıdır. Mobil konut parkları öncelikle sürekli kalıncak ve emekli insanlar için birbirine yakın büyüklükte mobil konut parsellerinden oluşturulmalıdır. Oluşturulan yerleşim dokusuna genel ihtiyaçların karşılandığı birimler eklenir[31].

Kentsel planlamalar sürekli gelişmektedir. Mobil konut parklarıyla ilgili çeşitli planlama kuralları vardır ve her türlü gelişmeye paralel olarak düzeltilmeli veya kurallar kontrol edilmelidir. Bu düzenlemelerden en önemli olan bölgesel yönetmeliklerdir. Bu yönetmelikteki kurallar mobil konut parkının büyüklüğü, tasarımı ve niteliğiyle ilgilidir. Yönetmelikte şu kurallar vardır:

1. Özel mobil konutların mobil konut parklarında olmasına izin verilmemeli(individual mobile home) veya bu tarz mobil konutlar için park içerisinde küçük bir alan bırakılmalı,
2. Depolama için ayrılan yerler haricinde insanların başka yerlere depolama yapımlarına izin verilmemeli,
3. Mobil konut parkları niteliksel ve niceliksel standartlara göre kurulmalı,
4. Mobil konutlar mobil konut parklarına yerleştirildikten sonra yine kurallara uymayan özel mobil konutlar oluşuyorsa ve site kurallarına uymuyorlarsa uyarılmalı veya mobil konut parkından uzaklaştırılmalıdır[31].

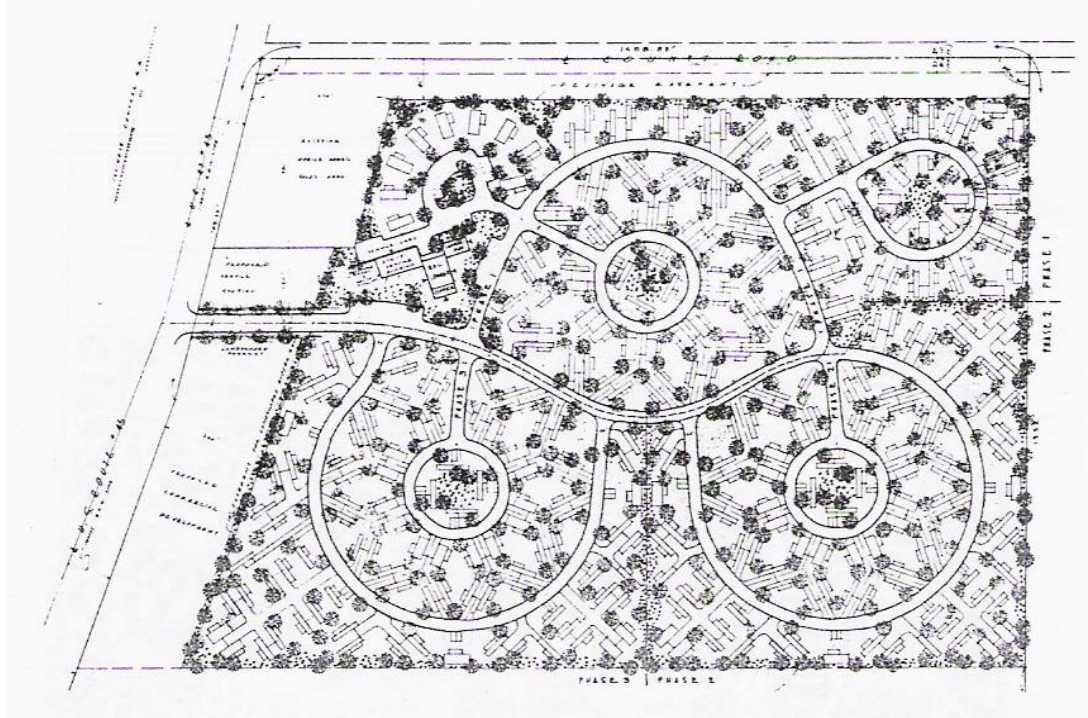
Mobil konut ve mobil konut parklarının, bazı resmi evrakların ve çıkabilecek sorunların üstesinden gelmesi gerekir. Bunlar:

1. Mobil konut a ait tapu ve ipoteklerin düzenlenmesi
2. Sağlık ve sağlık kuruluşlarının ihtiyaçlarının sağlanması
3. Yüksek performanslı taşınmalara olanak sağlanması
4. Mobil konutların ebatlarıyla ilgili limitler
5. Çeşitli vergi levhaları ve ruhsat izinleridir[31].

Mobil konut ve mobil konut parklarının bazı ortak özellikleri vardır. Bunlar:

1. Çoğu mobil konut sürekli kalınmaya yönelik üretilir
2. Mobil konut doğasından kaynaklı mobilitesini ve taşınabilirliğini korur
3. Mobil konutun iyi bir konut olabilmesi için tüm işlevleriyle birlikte fabrikadan bir bütün halinde çıkması gerekir
4. Yasal olarak mobil konut üretilebilir, içinde yaşanabilir, satılabilir ve diğer mobil konut endüstrisinin ihtiyaçlarına cevap verebilir[31].

Günümüzde mobil konut, aşırı nüfus artışı doğan konut ihtiyacını karşılamak amacıyla devletin ve otoritelerin kalıcı konut tipi olarak önerdiği bir yerleşim birimini çeşitli haline gelmiştir. Kent planları ise mobil konutu yaşamak için yeterli bulmaktadır[31].(Şekil 3.6) (Şekil 3.7)



Şekil 3.6 Mobil Konut Parkı Örneği 6 (Dury, 1972).

Bartley ve Bair'e göre mobil konut parkı planlaması belli sayısal değerler kriter alınarak tasarlanmalıdır. Bunlar:

1. Mobil konut parkında iyi bir drenaj ve temiz su sistemi kurulmalı ve bu yerlerintespit edilmesi
2. Her bir mobil konut mekanı 1000-1500 ft² (90 – 135 m²) olmalıdır. Bunun sebebi mobil konutun parselle rahatlıkla yerleşebilmesi içindir
3. Mobil konutlar arası mesafe 15 ft (ort. 4,5 m) olmalıdır. İki mobil konutun en sonundan en sonuna 10-15 ft (ort. 3-4,5 m) dir
4. Mobil konutlardan servis binalarına giden yürüyüş yolları en az 2 ft (60 cm) genişlikte olmalıdır
5. Yürüyüş ve taşıt yolları en az 25 wattlık olmak üzere 100 ft (30 m) aralıklarla aydınlatılmalıdır
6. Her mobil konut parkı tuvalet, banyo, çamaşırhane, sağlık binaları gibi servis binalarını sağlamalıdır[31].

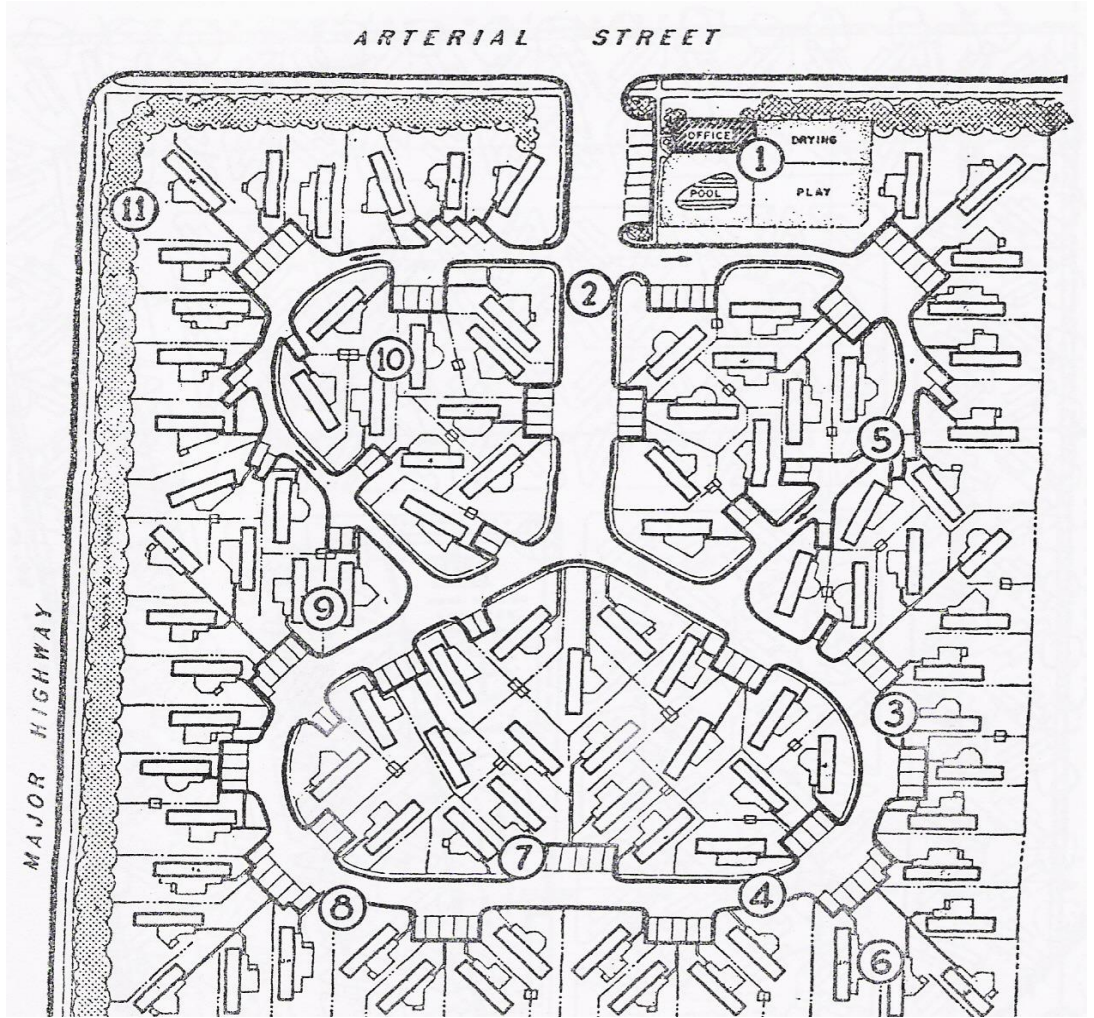
Mobil konut parkları her türlü halk tipi için uygundur. Sosyal ve ekonomik kriterler mobil konut parkının niteliğini de etkiler. Mobil konut parkını yapacak olan girişimi, iyi bir planlama yapılmalı ve parkın ileriki aşamalarda geliştirilebilir olmasına dikkat etmelidir. Tedbir ve güvenlik en önemli kriterdir. Ve bir analiz yapılmalıdır. Bu analizin parkın kaç konutluk olacağı, kaç çocuklu aileler için, mobil konutun karakteristiğinin tespiti, hangi insan grubuna hizmet edeceği, mesleki statüler, hangi tür rekreasyonel ihtiyaçları karşılayacağı gibi sorulara cevap veren bir içeriğinin olması gerekir[31].

Mobil konut parkları tasarlanırken yer seçiminin, eğim, mobil konut parselleri arası konşuluk, parsel büyüklüğü, sınır elemanlarının yüksekliği, rekreasyon alanlarının kullanımı, sosyal yapılar, iklimsel koşullara uygunluk, tesisat düzeni, esneklik gibi kriterlere uyması gerekir.

3.2.1. Mobil Konut Parkında Yer Seçimi

Mobil konut grubu için drenajı iyi ve topografik açıdan engebeli olmayan uygun ve oturulabilir bir çevrenin seçilmesi gerekir.

Alanın yakınında ya da bulunduğu yerde bataklık, böcek ve kebirgenlerin olduğu yerler, koku ve gürültünün yoğun olduğu ağır sanayi bölgeleri bulunmalıdır. Seçilen alan ya doğal bir drenaja sahip olmalı, ya da güçlü bir drenaj sistemi olan bir alt yapı projesi önerilmelidir. Seçilen yer oluşabilecek herhangi bir tehlikeye karşı (yangın, sel, deprem, salgın, pis su taşkınları) önceden bütün tedbirler alınmış olmalıdır. Çünkü mobil konut, oturmak yani yaşamak amaçlı kullanılmaya başlandığında ticari ya da endüstriyel bir ürün olmaktan çıkar, ikamet edilen, yaşamak için her türlü ihtiyaçların karşılandığı (uyumak, yemek yemek, oturmak, kitap okumak, tv izlemek) bir yer haline gelir. Bu nedenle mobil konut alanlarında her türlü pis su ve temiz su tesisatlarının önceden düzenlenmiş olması gerekir.



Nu m ar a l a n d ı r m a: 1. Yönetim Servis Biri mi, Çamaşırhane, Sosyal Tesis; 2. Giriş Yolu 36ft (10,8 m); 3. Çocuk Parkı; 4. Tali Yollar 20ft (6 m); 5. Yürüyüş Yolları 9ft (1,8 m); 6. Konuta Giriş Noktası 7. Yola Yakın Mobil Konut Yerleşimi; 8. Yürüyüş Yolları Tali Yolların Sadece Bir Tarafından Yapılır; 9. Konutlar Arası Bölünmeler; 10. Kesişim Noktaları; 11. Güvenlik Amaçlı Etkilendirme

Şekil 3.7. Mobil Konut Parkı Örneği 7 (Bartley & Bair, 1960).

Mobil konutun olduğu yer mobil konut açısından yerleşi mine uygun olmalıdır. Eği ni az bir topografya tercih edilmedir ve mobil konuta ayrılan mekan çevreye zarar vermeden yerleşecek şekilde yeterli bylkte olmalıdır. Bunun yanında mobil konutun da diğer konutlarda olduğu gibi problemleri vardır ve kendi problemini kendisi yaratır. Çünkü mobil konut nitesi yerle bağlantısı olma nasına rağmen atık sularını boşaltması, temiz su alımı, elektrik telefon tesisatı gibi ihtiyaçlarını mobil konut parkından karşılamaktadır[31].

Mobil konut bir yerleşim alanında, kendine ayrılmış bir alan içerisinde olan ve yerleşi mi nkanlarından yararlanan bir parazit gibi algılanmalıdır. Çünkü mobil konut kendine ayrılan alanda kendi olanaklarını da yaratabilmektedir[31].

Bir mobil konut alanında;

- Yeterli sayıda ve bylkte her bir mobil konut birimine ait bir alanın olması (Bir mobil konut yerleşmesinde iyi bir tasarım ve ekonomik olması açısından minimum 50 mobil konut birimi için alan olması uygundur.),
- Tekerlekli taşıtlar (karavan, otomobil, kamyon) için ek park alanlarının olması,
- Taşıt giriş yollarının ve yürüyüş yollarının düzenlenmesi,
- Rekreasyon i nkanlarının sağlanabilmesi

gibi özelliklerin yeterli olması gerekir. Bu zelliklerin yanında yerleşi malalarında yönetim binaları, servis binaları ve diğer tesisleri de içerilmelidir.

Mobil konut parkları tasarlanırken daha çok yatay bir yayılım izlenir. Bir mobil konut parkı bir apartmanın dairelerinin yatay(horizental) bir şekilde düzenlenmiş hali gibidir. Hem mobil konut parkları hemde apartmanlar, bünyesinde oturan sakinleri için aynı kurallar çerçevesinde tasarlanırlar[31].

Mobil konut yerleşimleri tasarlanırken ne aşırı tekrar yapılmalı, ne de aşırı keyfi tasarımlara yer verilmelidir. Çünkü bu yerleşim tarzında binalar yerinde yapılmaz, ya da önce konutlar yerleştirilip sonradan evre düzenlenmesi yapılmaz. Yerleşi malanı vardır, mobil konut sahibi konutunu getirir ve kendisine ayrılan alana konutunu yerleştirir. Bir müddet sonra da konutunu alıp başka bir yerleşi ne gidebilir. Bu nedenle bu yerleşim tarzının belli standartlara sahip olması gerekir. Bu alanların

tasarı mında, lokal özellikler de dikkate alınarak iyi bir planlama yapılabilir. Bahsedilen lokal özellikler; arsanın büyüklüğü, şekli, topografik özeliği, yerleşim yerinin çevresindeki tipolojik özellikleri, arsanın konumu, komşuluk ilişkilerinin kullanımı, su ögeleri kullanımı, sosyal birimleri, özel gruplar için (yaşlı, çocuk, genç) parkların düzenlenmesi dir.

Mobil konut yerleşimleri için yapılan en iyi tasarımlar, genellikle topografik durumlar, açık alanlar, rekreasyon alanları ve diğer kullanım alanlarının da tasarımı katılıp harmanlanmasıyla açığa çıkmaktadır. Bunun yanında çeşitli farklı modüllerde ve düzenlerdeki mobil konutlar da tasarımı etkili hale getirmektedir.

Bütün bahsedilen bu özelliklerin yanında yerleşim alanının sağlık koşullarına uygun olup olmadığının önceden kontrol edilmesi, mobil konut alanının seçiminde belki de en önemli kriterdir.

3.2.2 Yol ve Park İmkânları

Mobil konut yerleşimlerinde bütün yollar uygun bir sirkülasyon sağlamalıdır. Yayaalar için kaldırımlar, sonradan gelebilecek taşıtlar için park etme imkânı önceden düzenlenmeli, uygun genişlikte olmalıdır.

TAŞIT YOLLARI: Ana giriş yolu mobil konutların ilk seferde rahatlıkla kendi alanlarına girebilmesi için kavşakların çapı 100 ft (30 m) olmalıdır. Ana cadde iç yollarla birleşmelidir. İç yolların minimum genişlikleri;

-iki taraflı park yapılabilirse min 34 ft (10,2 m),

-tek taraflı park yapılabilirse min 27 ft (8,1 m),

-park edilmesi yol üzerinde yasaklanmışsa min 24 ft (7,2 m) olmalıdır.

Mobil konut yerleşimlerinde iç yollar haricinde bir de ara-iç yollar vardır. Bu yollarda genellikle iki taraflı parklar yasaklanmıştır. Bu yollar;

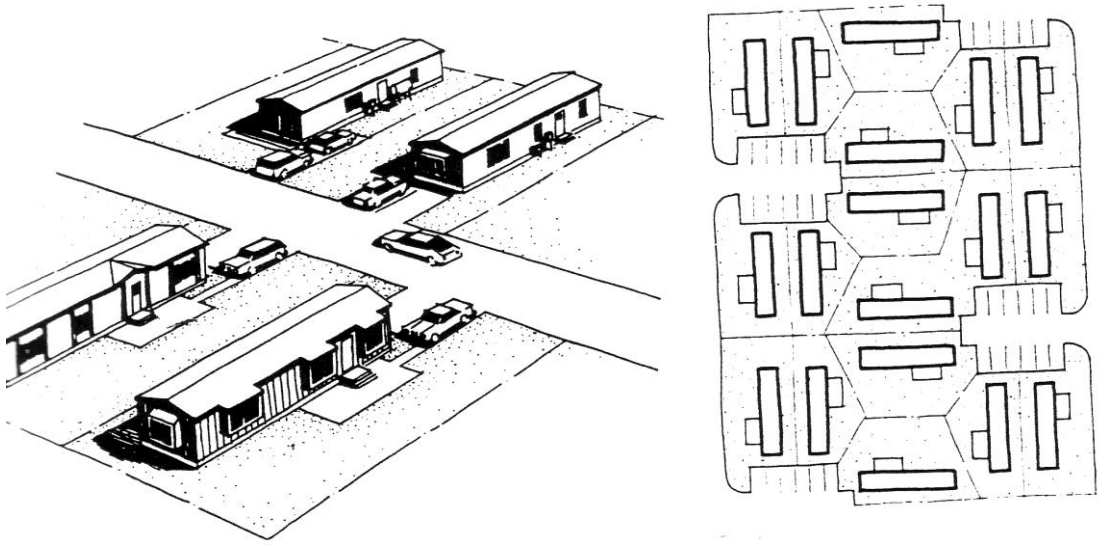
-Çift yönlü yolda yol uzunluğu maksimum 500 ft (150 m) olmalı ve 25 mobil konuttan fazlasına hizmet etmemeli,

-Tek yönlü yol ise, tek bir mobil konuta hizmet eder ve bu mobil konuta ait parsel içerisindedir.

Yollarda eğim %8 ‘den fazla olmamalı, fakat istisnai durumlarda %12 olabilir[59].

olması ileri ki zamanlarda konutun ihtiyaçlarına göre ek birimlerin eklenmesi, oto garajı yapılması gibi istekleri karşılayabilecektir. Ancak parseller, mobil konutların farklı büyüklüklerde olabileceği düşünülerek aynı ebatlarda olmalıdır[59].

İki mobil konut arası 15 ft (4,5 m), birbirlerine en yakın olan iki uç arası ise 10 ft (3 m) olmalıdır. Her mobil konut biriminde herhangi bir yılan, böcek, kemirgen gibi hayvanlardan korunmak amacıyla tırnak, kürek, hortum, çim biçme makinesi gibi ekipmanlar için depolar da bulunmalıdır[59].



Şekil 3.9. Mobil Konut Parkı'nda Otopark Düzeni (Pat h, 1984).

3.2.4. Konuşuluk Kriterleri

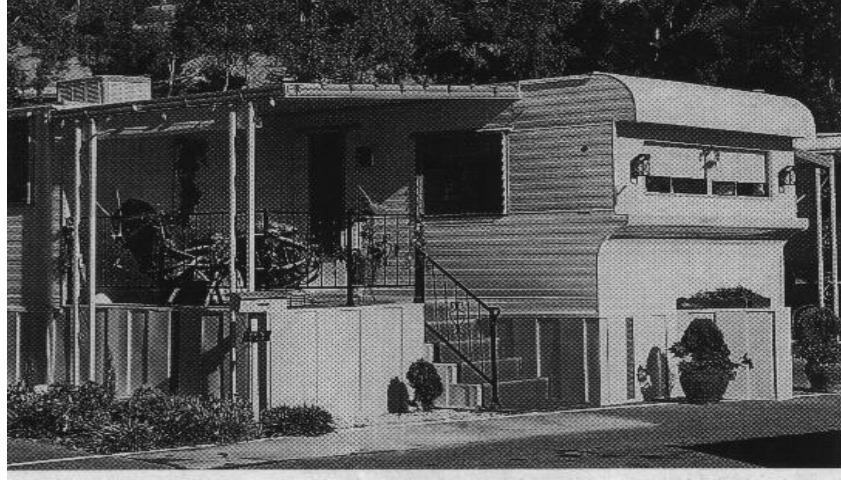
Mobil konut parselleri düzenlenirken, konut biriminin nereye konulacağı önceden tespit edilmeli ve bu doğrultuda mantıklı ve uygun bir şekilde konuşu parsellerinin tasarlanması konuşuluk hakları açısından önemlidir.

Otoparklar iki ya da daha fazla konut birimine hizmet eder. Otopark alanı bu nedenle yol ile konut girişi arasında olmalıdır. Sosyal etkileşimler bu arada başlamaktadır. Otoparklar kamuya aitken bahçe konut sahibine aittir ve girişlerden bir tanesinin yanında olmalıdır. Bu noktada kişisel mahremiyet başlar. Mobil konut sahipleri genellikle konutlarında yaşarlarken de avlularını yaşamak amaçlı genişletmek yoluna giderler. Konuşu parsellerdeki kullanıcılarla da bahçeler vasıtasıyla iletişim kurarlar. Böylece konuşu parseller arası geçişler başlar[59].

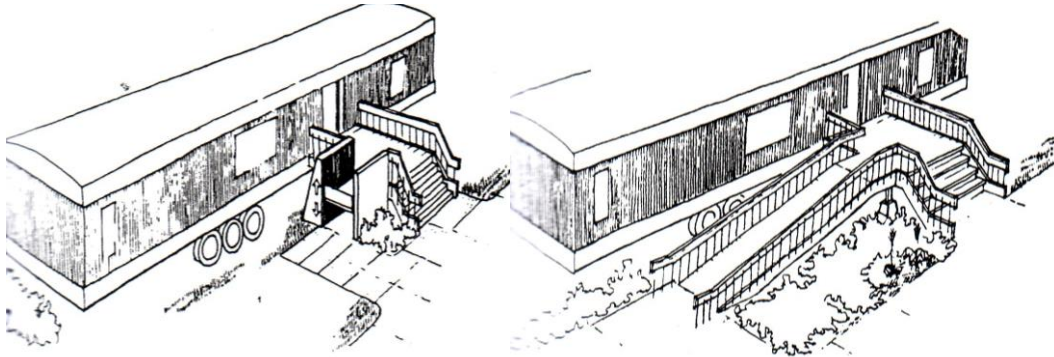
3.2.5 Mekanlar Arası Erişebilirlik/ Erişilemezlik

Her bir mobil konut ünitesinin etrafında çitlerin, sınırların, kot farklarının olması güvenlik açısından önemlidir. (Şekil 3.10)

Bu genel özelliklerin yanında mobil konut parselleri düzenlenirken fiziksel engelli insanları da düşünmek gerekir. Engelli insanlar için yapılması gereken tasarımlar mobil konut birimleri için de geçerlidir. Konut girişinden itibaren, konut içi de dahil olmak üzere engelli insanın hareket etmesini engelleyecek bariyerler kaldırılmalı ya da her türlü kot farklarına ulaşabilmeleri için yürüyüş yolları ve rampalar düzenlenmelidir. İki zemin arası kot farkı 42,5-82,5 cm arasında (maks. 1,05 m) olmalıdır. Yürüyüş yolları %5-8 arasında olmasına dikkat edilmelidir. Rampalar da ise eğim %8,33 olmalıdır[59]. (Şekil 3.11)



Şekil 3.10. Mobil Özelliğini Yitirmiş Gibi Görünen Tekerleklerin Gizlenmesi ve Bir Terasın Eklendiği Bir Mobil Konut Örneği.



Şekil 3.11. Engelliler için mobil konut girişine yapılmış olan engelli asansörü ve rampası

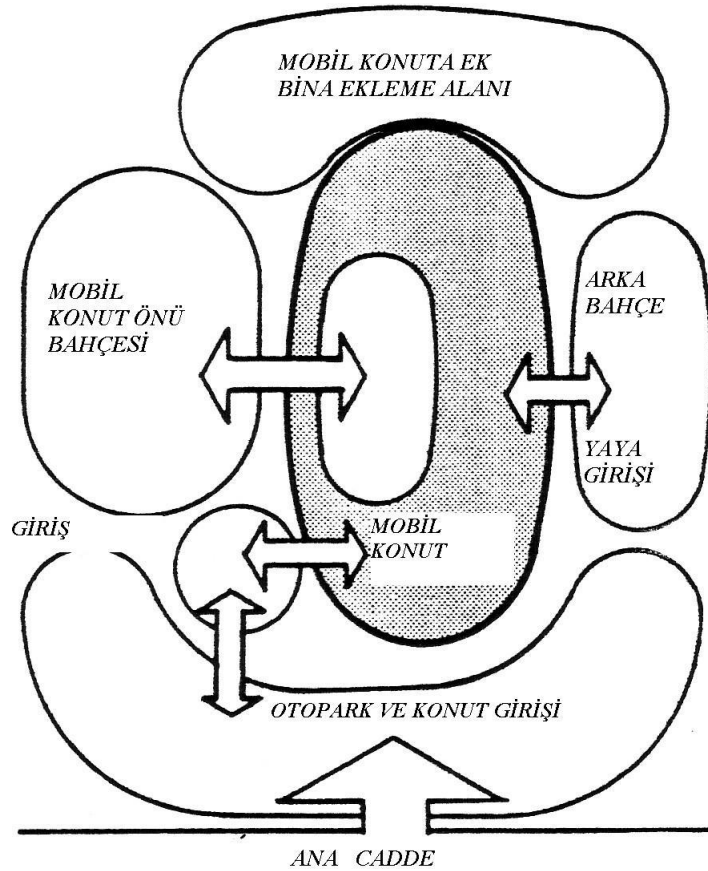
3.2.6 Her Bir Mobil Konuta At Uygun Mekanların Yaratılması

Her mobil konut parselinde yeme, eğlenme ve dinlenme mekanları da olmalıdır. Bu alanlar oldukça rahat, kişisel ve özel, komşuların yapabileceği gürültü ve görsel etkilerden izole edilmiş olmalıdır.

Her bir mobil konut parseli, bulunduğu mobil konut yerleşmesinde

- Konutun yerleşeceği alan
- Otopark
- Giriş
- Kapı önünde bir bahçe
- Yararlı alanlar
- Depolama

olmak üzere 6 önemli işlevi karşılamalıdır[59]. (Şekil 3.12)



Şekil 3

Şekil 3.12. Mobil Konut Parseli Tasarlama Kriterleri(Path, 1984).

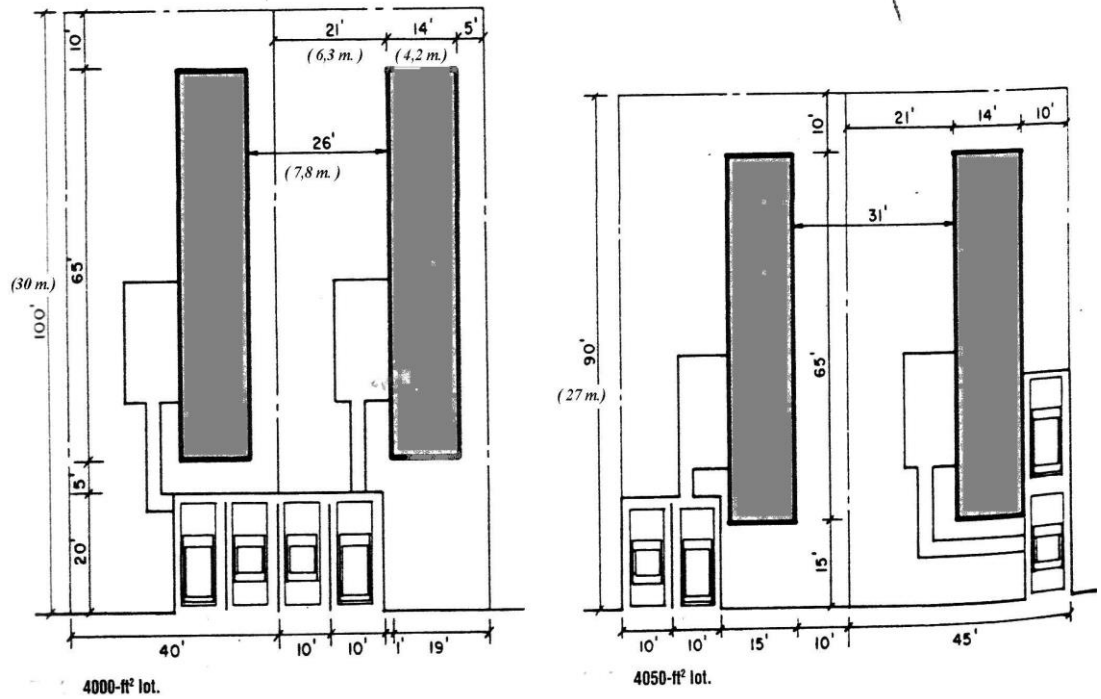
Yararlı alanların bırakılması mobil konutlarda oldukça önemlidir. Çünkü mobil konut birimini parselde yerleştirirken ya da konutu döndürürken yeterli bir alan olması gerekir. Bu nedenle özellikle mobil konutun yerleşeceği alanın arkasında da boşluk bırakılır. Bu alanlara ilerleyen aşamalarda ek binalar da (depo, oda, kulübe) konulabilir.

Kurallar gereği her bir konut parseli, yerleşme kısmı, otopark, bahçe ve depolama binalarını sağlamak zorundadır. Aynı zamanda mobil konut parselinin büyüklüğü minimum mobil konutun manevra yapabileceği kadar olmalıdır. Yani arsanın fleksibilitesini iyi kullanması gerekir[59].

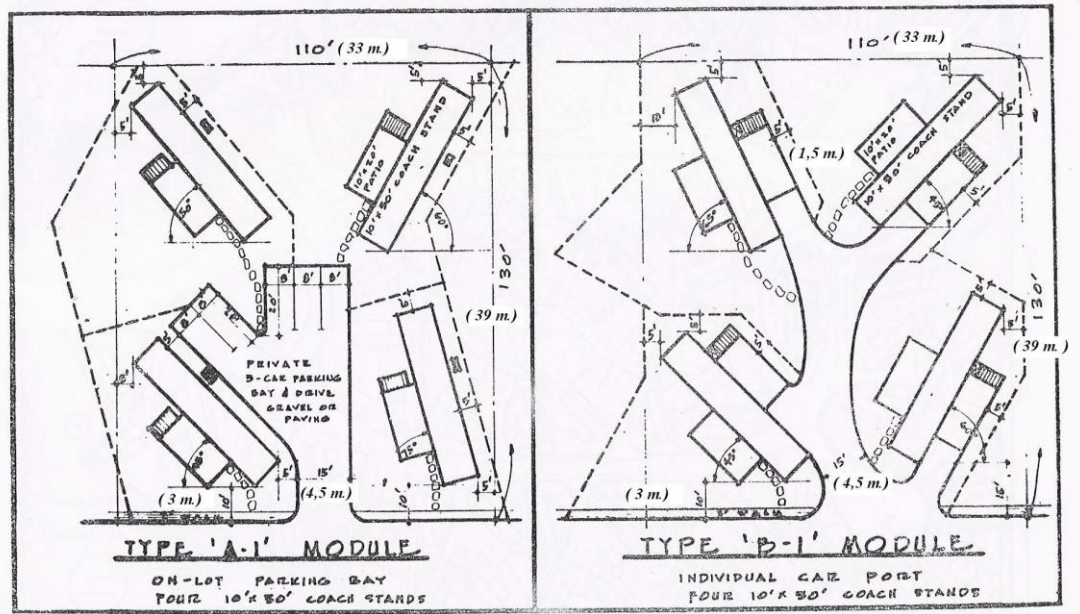
3.2.7. .Parsel Büyüklüğü Sınır Elemanlarının Yüksekliği

Her bir mobil konut için ayrılan veya düzenlenen parsel; büyük ya da küçük olabilecek konutun her türlü beklentisine ve her türlü aktiviteni (çiçek ekmek, havuz, garaj, alt yapı) yapılabilmesine olanak vermelidir[59].

Her bir mobil konut parselinin sınırlarını belli eden bölücü panolar veya çitler bulunmalıdır. Bu elemanların yükseklikleri farklı ebatlarda olabilir. Buna mobil konut parkı idaresi verir. (Şekil 3.13) (Şekil 3.14)



Şekil 3.13. Mobil Konut Parkı Parsel Büyüklüğü



Şekil 3.14. Mobil Konut Parseli Ebatları

3.2.8 Sosyal Yapılar

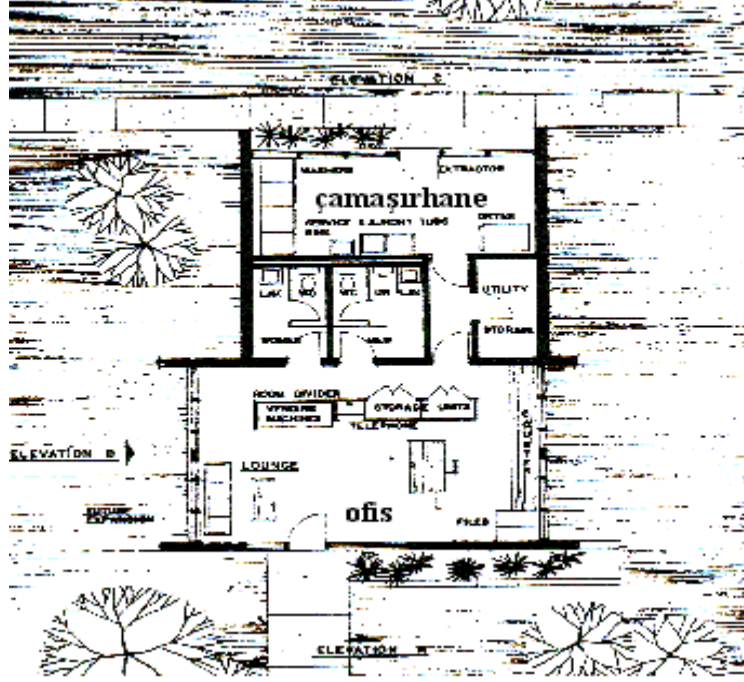
Bir toplu konut yerleşmesi tasarımı insanları sosyo psikolojik gereksinimlerine yanıt verecek, diğer insanlarla sosyal etkileşimlerini düzenleyecek ortak sosyal tesislerin konutlarla birlikte tasarlanması gerekmektedir. Örn. Spor ve kültürel tesisler[60].

Konutluk sosyal etkileşimi, bloklar arasında kalan açık alanların çocuk bahçesi, spor alanları, geleneksel kent yaşamının inişliğini yansıtan ev, sokak, avlu gibi sosyal kültürel öğelerin çağrışım yaratarak güçlü mekan etkisi ve görsel tatmin sağlanması, avlu ve meydanın sosyal etkileşimi güçlendirme, mekansal sürprizler ve açıklıklar, istenildiğinde yalnız kalabilme imkanı, açık alan evinde görebilme [60] gibi her toplu konut sitesinde olması gereken toplu konut nitelikleri mobil konut parklarında da olmalıdır.

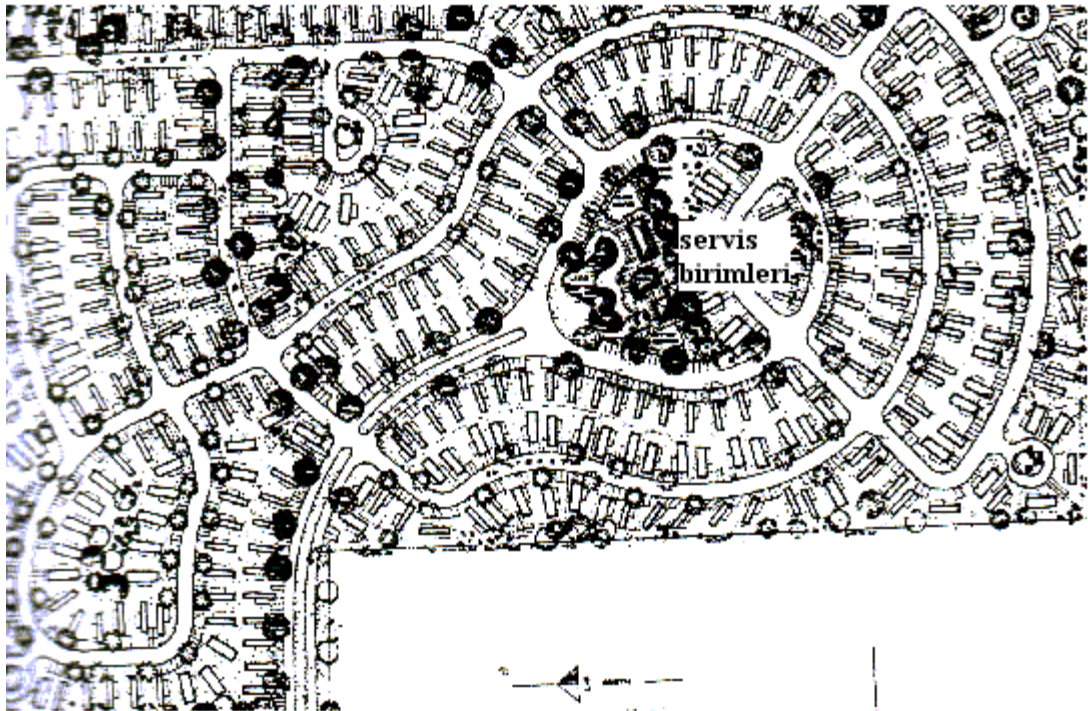
Mobil konut parklarının sahip olması gereken sosyal yapılar üzerinde Bartley ve Bair özellikle durmuşlardır. Servis binalarının nasıl olması gerektiği ile ilgili şunlardan bahsetmektedirler:

- Sağlık, çamaşırhane ve diğer binalar kalıcı bina olarak tasarlanabilir
- Servis binaları olası ihtiyaçlara karşın gece gündüz açık olmalı, düzenli bir sistem içerisinde yerleştirilmeli

- Servis binaları konumlandırılırken her bir mobil konut birimine ne 10 ft (3 m) ten yakın ne de 200 ft (60 m) ten uzak olmalıdır.
- Bütün servis binaları hijyenik, temiz olmalıdır[31]. (Şekil 3. 15) (Şekil 3. 16)



Şekil 3. 15. Mobil Konut Parkı Servis Binası Örneği.



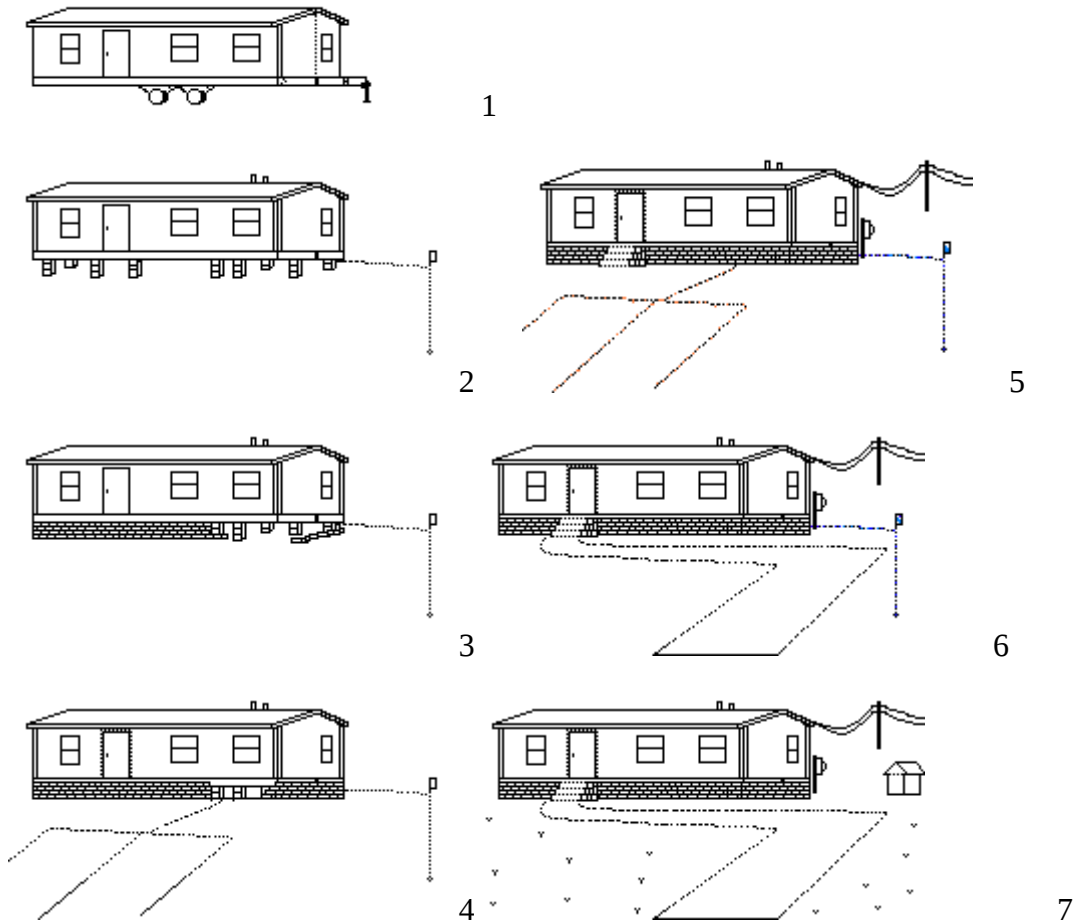
Şekil 3. 16. Servis Birimlerinin Mobil Konut Parkı İçindeki Yeri(Pağ, 1984).

3.2.9 Tesisat

Bartley ve Bair Mobile Component Housing kitabında ideal bir mobil konut parkında su, foseptik (pis su), elektrik, telefon ve tv antenleri için yerlerin olması gerektiğini anlatır. Her bir mobil konut ünitesine ait bir telefon, elektrik kutusu ve bir su sayacı bulunmalıdır. Her yeni gelen mobil konut ünitesi bu tesisat sisteminden elektriğini ve suyunu karşılar. Hatta sürekli kalma amaçlı tasarlanan mobil konut parklarında posta kutuları bile bulunmaktadır[31, 59].

Her bir mobil konut ünitesine en az 110 voltluk elektrik trafosu bağlanmalıdır[31].

Mobil konut çok işlevli bir yaşama ünitesidir. Mobil konut yüksek nitelikli bir yaşama ünitesi olmasına rağmen, en önemli modern konutları uygulama standartları konusunda, konut kanunlarının kurallarına ancak uyabilmektedir. İyi bir konstrüksiyon uygun ölçülerde olmalı, ısınma ve elektrik sorunlarını çözmelidir. (Şekil 3.17)



Şekil 3.17. Mobil Konutun Yerleştirilme ve Tesisat Bağlama Aşamaları.

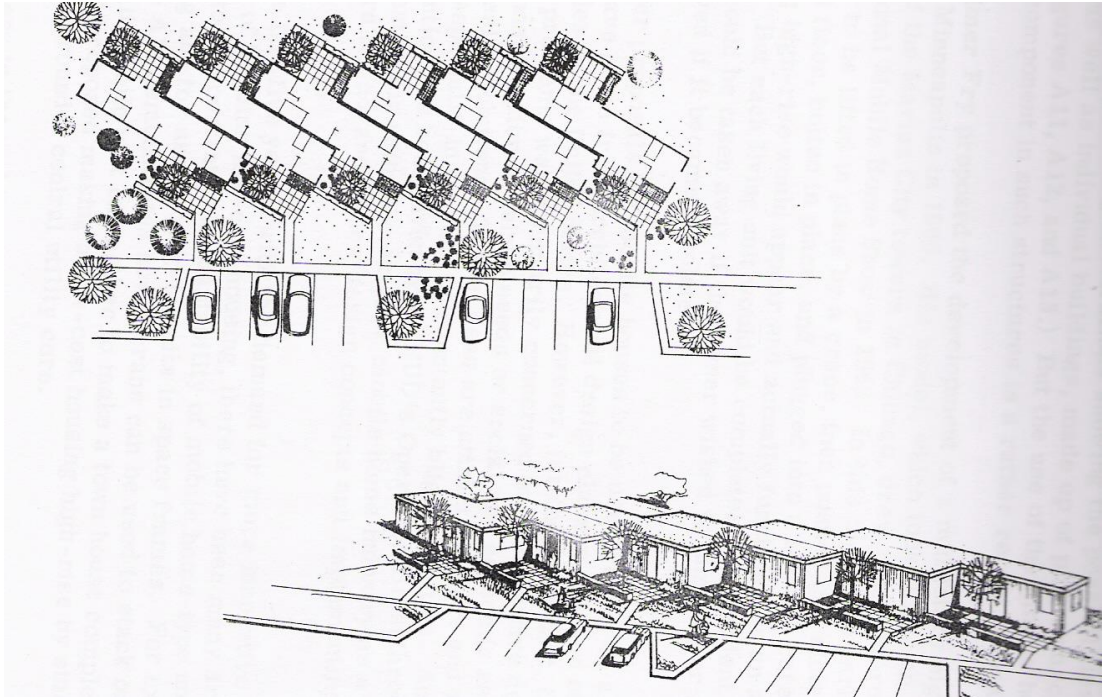
Yine de genel olarak mobil konutların görüntüsü iyi yöndedir ve konstrüksiyon malzemelerini çoğunluğu fabrikasyon üründür[31].

3.2.10 İklimsel Özellikler

İklimsel konfor ve enerji tasarrufu üzerinde etkili olan ve önemli değişkenlerinden birisi de konutun yönelme durumu olduğuna göre; yeni yapılacak konutlardaki plan tipi önerileri mutlaka yön durumuna bağlı olarak analiz edildikten sonra geliştirilmelidir. Aksi halde iyi olmayan yönlere bakan mekanlar yüzünden enerji harcamaları artacak ve mekanlar arasındaki sıcaklık farklılaşması da kullanıcıları rahatsız edecektir.

Enerji tasarrufunun yanı sıra kullanıcıların sağlığı açısından blokların cepheleri yılın her döneminde günde en az iki saat süreyle direkt güneş ışını malıdır[60]. Mobil konut parkları da düzenlenirken her türlü iklimsel şartlar düşünülerek tasarlanırlar.

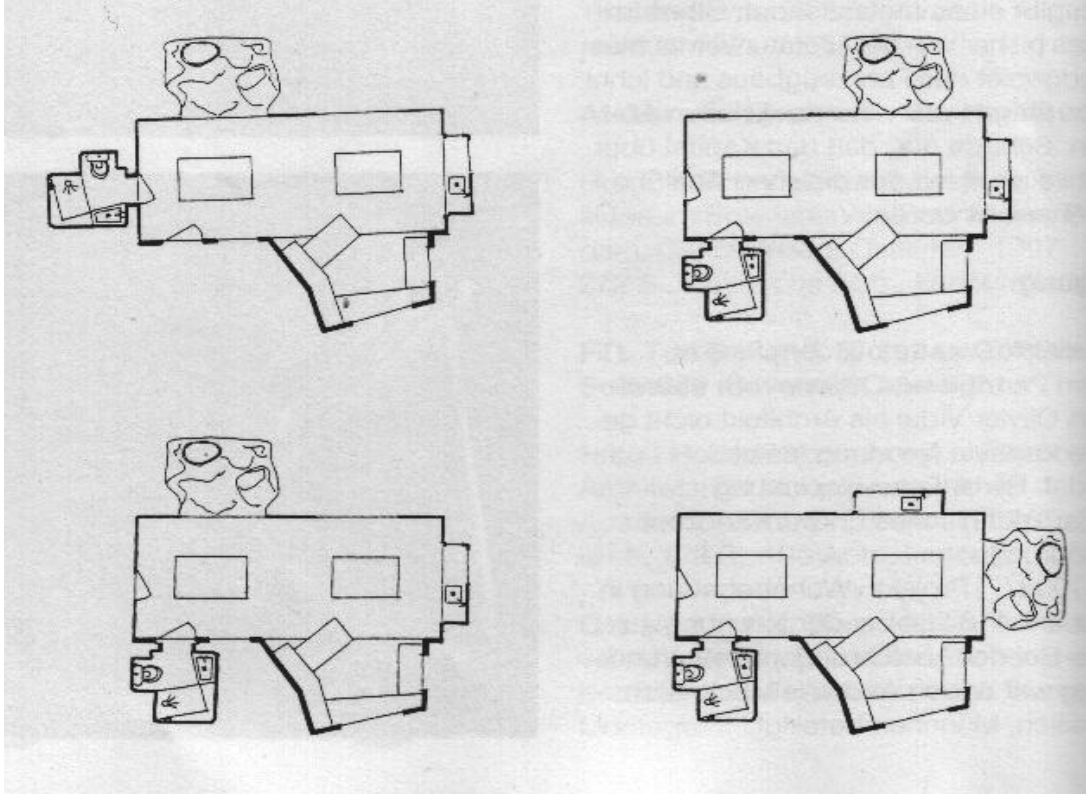
Yönlendirmenin etkisi cepheleri diğer binalar tarafından gölgelenmiş binalarda diğer binalara oranla daha az olmaktadır. Dolayısıyla, bu binalarda yönlendirme nedeniyle konutların iç iklim arasında oluşan farklılık da azalmaktadır. Yazın binaların birbirlerinin cephelerini gölgelenme oranı yetersiz kaldığında bina cepheleri için uygun gölgelenme araçları dizaynlanmalıdır[60]. (Şekil 3.18)



Şekil 3.18. Mobil Konutların İklimsel Şartlara Göre Park Alanında Yönlendirilmesi.

3.2.11. Esneklik

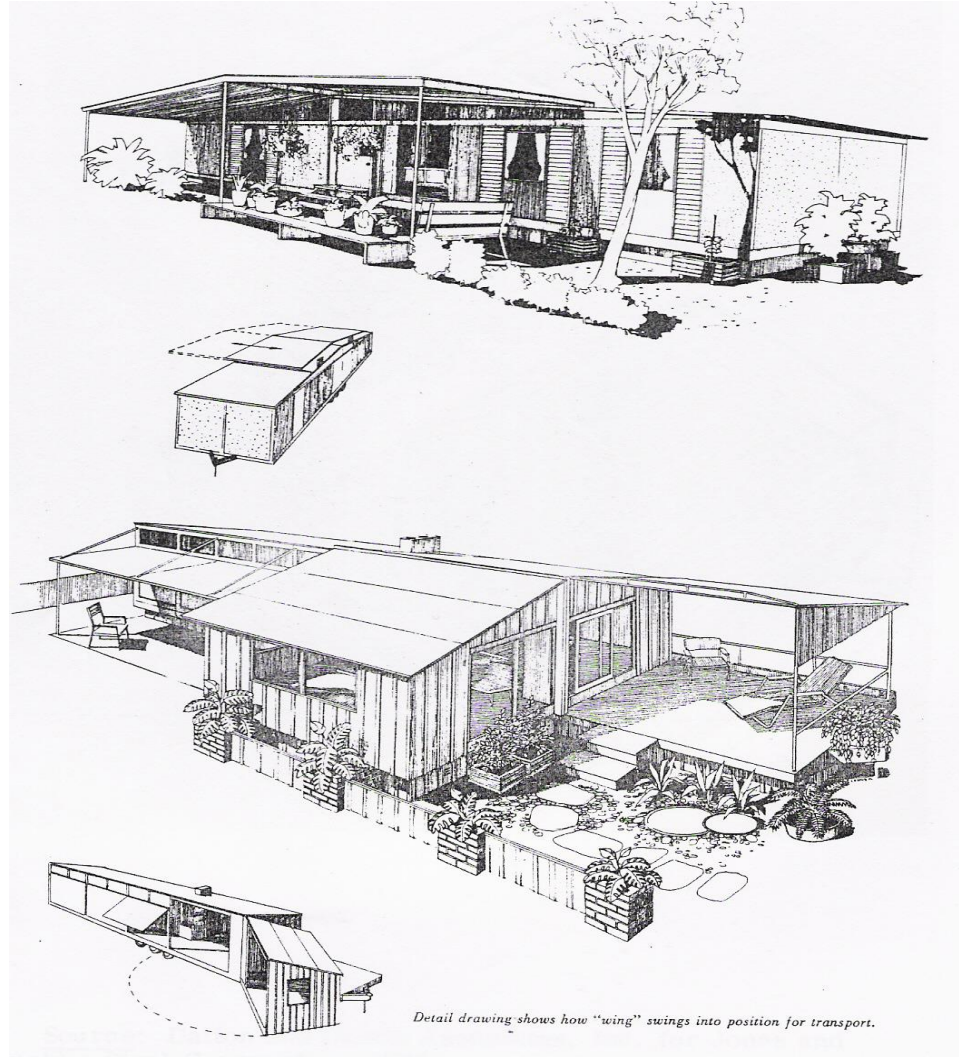
Mobil konutun esnek olması, kolay monte edilebilmesi ve eninde sonunda bulunduğu yere bağlanması tercih edilme sebebi daha da yükseltmektedir. Günümüz teknolojisinin de mobil mimarinin gerektirdiklerini sağlayabildiği de görülmektedir[61]. (Şekil 3.19)



Şekil 3.19. 1995 Yılında Tasarlanmış Bir Mobil Konuta Çeşitli Varyasyonlar da Uygulanabilen Mobil Servis Birliği.

Her toplu konut sitesinde olduğu gibi mobil konut parklarında da esneklik önemli dir. Çünkü mobil konut birinin esnek bir yapı olması park alanının da esnek olması nı gerektirir. Bu nedenle de mobil konut parselleri oluşturulurken mobil konut birinin etrafında boş alanlar bırakılır. Böylece mobil konut a ileri de eklenebilecek birinler için ya da yönü değiştirilmek istendiğinde uygun yer sağlanmış olur.

Farklı sosyo-kültürel altyapıya sahip konut kullanıcılarının tüm isteklerine yanıt verecek çözümün esneklik ilkesi ile gerçekleştirileceği düşünül mektedir. Konut tasarımı nda önemli olan ana temaların, yaşa mbiçilerinin rasyonel olarak mekânla yansıtılması, doğaya, çevreye saygı, zengin görsel ve kültürel değer birikimi, bina kabuğunun mekânı oluşturm ası ve onu sınırlaması dışında iklimsel dönüştürücü olarak çalışması gibi pozitif değerlerin çağdaş bir yorumla toplu konut uygulamalarına aktarılması son derece önemlidir[60]. (Şekil 3.20)



Şekil 3.20. Mobil Konut Birinin Hem İçi nin Hem de Dışının Esnek Olması Mobil Konut Parsellerinin Büyüklüğünü Etkilemektedir(Drury, 1972).

4. MOBİL KONUT ÇEŞİTLERİ

Mobil konut çok işlevli bir yaşama ünitesidir. Mobil konut yüksek nitelikli bir yaşama ünitesi olmasına rağmen, aplikasyon standartları konusunda, konut kanunlarının kurallarına ancak uyabilmektedir.

Mobil konutlar konut kanunlarını her ne kadar tam anlamıyla karşılaymasa da mobil konutların görüntüsü iyi yöndedir. [31].

Mobil konutlar ve mobil konut parkları çeşitli amaçlarla kullanılabilir. Mobil konut parkları tipleri şu şekilde gruplanabilir:

1. Sürekli kalma(permanent) amaçlı oturanlar(Mesleki amaçlı 1 yıldan fazla oturanlar için)
 - Genç bireyler- Daha çok küçük yaşta çocukları olan bireyler
 - Orta yaşlılar- Daha çok lise ve dengi okullarda okuyan çocukları olan bireyler
 - Emekliler- Çocuğu olmayan veya az çocuğu olan yaşlı kesim
2. Yarı kalıcı(semi-permanent) amaçlı oturanlar(1 ay ile 1 yıl arasında oturanlar)
 - Askeriye
 - Öğrenciler
 - İşçiler
 - Diğer kısa süreli kalanlar
3. Geçici kalma(temporary) amaçlı oturanlar(1 gece ile 1 ay arası oturanlar)
 - Yol üzerinde bulunan parklarda konaklama(En route parks): Mobil konut kullanıcıları bu parklarda sadece 1 gün kalırlar. Genel ihtiyaçlarını karşılayıp yollarına devam ederler.

- Geçici konaklama için kurulan parklar(Stopover parks): Yol üzerindeki parklar gibi hizmet ederler. Mobil konut kullanıcısı bu parklarda birkaç gün kalabilir. Çünkü içeriği daha kapsamlıdır.
- Rekreatif parklar(Destination parks): Hem yol üzerindeki parklar hem de geçici konaklama amaçlı yapılan parkların sağladığı hizmetleri sağlar. Bu parklar bütün ihtiyaçları karşıladıkları için mobil konut kullanıcısı için kafiidir. Bu tarz parklarda 1 hafta ile 1 ay arasında ikamet edilebilir.

İyi bir mobil konut parkı bu işlevlerin bir veya birkaç tanesini karşılayabilir[31].

Mobil konutlar ve mobil konut parklarıyla ilgili Bartley ve Bair'in başka bir gruplaması ise şöyledir:

1. Sürekli(Permanent) kalma: Konut yerleştirilmesi daimi kalma amaçlı düzenlenir.
2. Geçiş(Transitional) kalma: Yerleştirme birkaç yıl kalınacak şekilde düzenlenmektedir.
3. Geçici(Temporary) kalma: Yerleştirme, işçi konutları, askeri konutlar, öğrenci konutları ve diğer kısa zamanlı kalınmalar için düzenlenir[31].

Mobil konutlar ve mobil konut parkları tasarlanırken içerisinde yaşayacak olan gelir grubuna veya yaşayan insanların yaşam tarzlarına göre tasarlanırlar. Bu nedenle mobil konutlar kullanış amaçlarına göre çeşitlilik gösterirler. Bu tez kapsamında, Bartley ve Bair'in yapmış olduğu grupta bulunan geçiş(transitional veya semi-permanent) konaklama amaçlı kullanılan mobil konutlar gruplamaya dahil edilmiştir. Çünkü bu grup her şeye rağmen belli bir süre bir yerde ikamet edildiği için sürekli konaklanmanın, belli zaman aralıklarıyla yer değiştirildiği içinde geçici konaklanmanın içine dahil olmaktadır. Bu karışmayı önlemek için mobil konutlar geçici ve sürekli konaklama amaçlı kullanılan mobil konutlar olarak ikiye ayrılmıştır.

4.1. Sürekli Konaklama Amaçlı Mobil Konutlar

Amerika'da mobil konut öncelikli olarak sürekli kalma amaçlı kullanılmaktadır. Daha çok 2 katlı 3 odalı birimler tercih edilen tiplerdir. Bu konut tipi 5-6 kişilik çekirdek aileler içindir[31].

Mobil konut parkları geniş bir alanda, orta yoğunlukta, her ailenin kullanabileceği şekilde tasarlanırlar. Mobil konut parkları sürekli kalınacakmış gibi düzenlenirler, henen mobil konut parkından ayrılacakmış gibi ana trafik arterlerine yakın konumlandırılırlar. [31, 36].

Mobil konutları; yaşlılar, çocuksuz yetişkinler ve çocuklu aileler çeşitli sebeplerden dolayı tercih ederler.

Emeklilerin, çekirdek ailelerin mobil konut ünitelerini sürekli konaklama amaçlı seçmelerinin sebebi hem özgürlük arayışı hem de yere yakın olması, doğayla bütünleşmiş bir yaşam tarzını tercih etmeleridir.

Yaşlılar ve konut ilişkisinde önemli bir sorun “gereksiz büyüklük” sorunudur. Çocuklar evlendikten sonra yaşlıların bir bölümü gereğinden fazla büyük konutlarının bakım ve temizliği ile başa çıkmada güçlük çekmektedirler. Ayrıca, bu konutların birçok odası da atıl kalmakta ve bu da ekonomik açıdan bir kayıp sayılmaktadır. Diğer yandan yaşlıların geçmişleri ile bağlarını siğileyen eşyaları da çoktur. Yaşlıların çok özenle kullandıkları bu eşyalar onların belleklerini diğn tutar ve yaşamla başa çıkmada gösterdikleri performansını artırır. Bu paradoksal durumu yaşlılar için rasyonel konut tasarımları gerektirir[62]. Amerika gibi gelişmiş ülkelerde de mobil konutlar yaşlıların en çok rağbet ettikleri konut çeşitlerinden birisidir[36].

Çocuksuz yetişkinler ise genel olarak eve bağımlı bir yaşam biçimini yerine dışa bağımlı bir yaşam biçimini sürdürürler. Çünkü onları eve bağlayan fazla bir sorunluluk yoktur. Sosyo-ekonomik statüsü yüksek olanlar serbest zamanlarını ev dışında gerçekleşen sosyal, kültürel, eğitsel ve sportif etkinliklere ayırma eğilimi içindedirler. İşten artan zamanı değerlendirme biçimleri, bu aileleri evlerinde daha az bulunmaya iter. Bu durumda eve karşı duyarlılıkları azalması bile, mekan büyüklüğüne kayetleri çok yüksek düzeylerde seyretmez. Bakım ve temizliği kolay yapılabilirdiğinden küçük konutları tercih bile ederler. Küçük konut onlar için yaşamın bir bölümünde katlanılabilecek, daha sonra çocuklar dünyaya geldiğinde değiştirilebilecek bir konuttur[62]. Bu nedenle konut bölgele tasarımı da küçük konutların belli bir oranda, konutlandırma modeli içinde düşünülmesi gerekmektedir[63]. Mobil konutlar ise çocuksuz aileler için hem küçük hem de mobil olmasından kaynaklı tercih sebebi dir. Gelişmiş ülkelerde sürekli konaklama

amaçlı kurulan mobil konut parkları ise emekliler kadar çocuksuz yetişkinlerin de tercih sebebi dir[36].

Çocuklu aileler için en iyi olanak veren konut çevresi ise bahçeli, müstakil ve tek katlı evlerdir. Anne veya bakıcıların yoğun kullandığı konut mekanlarıyla çocuğun oynadığı açık alanlar arasında görsel bağın da kurulması sağlanmalıdır[62]. Mobil konut parklarının hem rekreasyonel alanlarının yoğun olması hem de güvenliğini iyi olması gelişmiş ülkelerde mobil konutları bu aile tipi için de seçenek haline getirmiştir[36].

Amerika'da 1970 yılında 1 yılda 1 milyon 847 bin mobil konut ünitesi yerleşim yerlerinde ve sürekli konaklama amaçlı kullanılmıştır[36].

Sürekli kalma amaçlı kullanılan mobil konut parklarının niteliği parkın hizmet edeceği insan grubuna bağlıdır. Bu park tipi kent eteklerine kurulur ve daha çok orta gelirli grup için tasarlanırlar. Örneğin Florida'da bulunan Monatee Country mobil konut sitesinde 61.000 insan yaşamaktadır ve bunların %80'i emekli insanlardan oluşmaktadır[31].

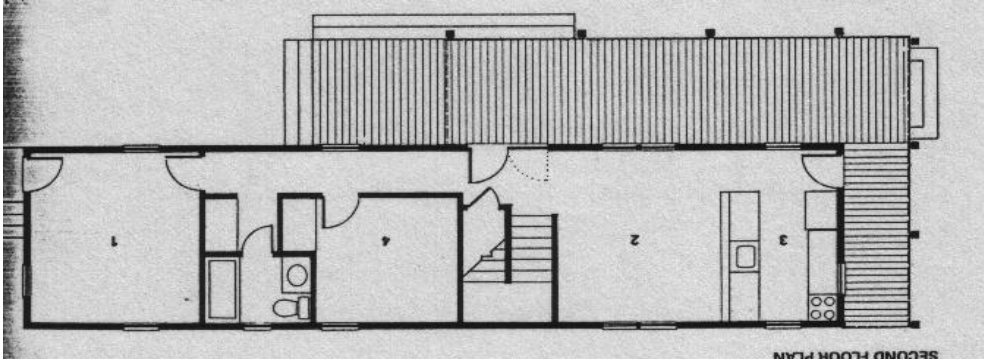
Sürekli kalma amaçlı kullanılan mobil konut parkları bütün toplu konut niteliklerini karşılamalıdır. Aynı zamanda parka gelecek yeni bir mobil konutun gelip yerleşebilmesi veya başka bir yere taşınması için geniş yolların yapılması ve mobil konutların ihtiyacı olacak diğer gereksinimleri (depolama, yönetim binası, atık boşaltma tesisleri) karşılaması gerekir[31].

Mobil konut ünitesi olarak kullanılan bohça-daire(flat-pack) stratejisi günümüzde de hala uygulanmaktadır. Örneğin ünlü mimarlık dergisi olan Progressive Architecture'in sponsor olduğu 1991'de bir yarışma düzenlenmiştir. Yarışmanın konusu, yüksek nitelikli hareketli ve konut endüstrisi sektörüne yeni bir öneriydi. Yarışmaya katılan önerilerin %7 si fabrikada üretilip treyler parkına(kalıcı konut siteleri de olabilir) taşınıyordu. Ortak özellikleri ise hafif strüktürlü, ağaç malzemeneden yapılmış kolay taşınması için tekerlekli olan ünitelerdi. Maliyeti ise çekirdek aile için \$65.000'ın altında çıkarmaktı. Yarışmayı kazanan ise Boston'dan katılan Abakus mimarlarıdır. Tasarımları P/A House, şaseli ve modüller halinde kullanılmış bohça-daireler(flat-pack)den oluşmaktadır. Konutun üzeri ise katlanabilir çatıyla örtülmüştür. Ürünlerin üretimi bir aydan daha az ve kurulumu ise bir gün içerisinde olabilir. Bu konutların bir diğer özelliği de estetik değerlere göre de

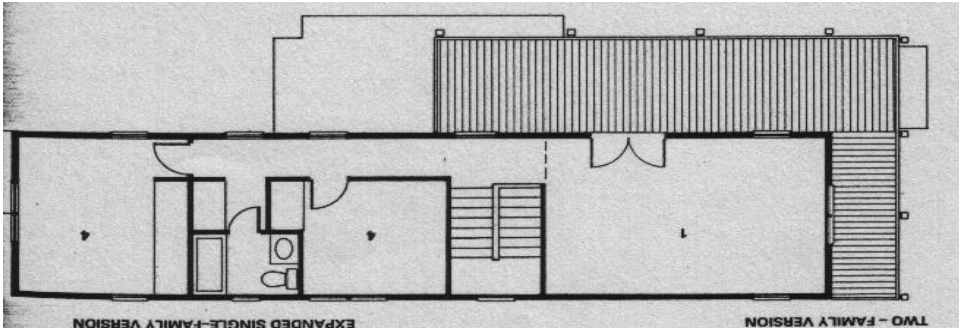
tasarlanmış olmasındır. Çünkü mobil birimler siteye yerleştikçe zamanla doğayla bir bütün oluşturmaktadır[3, 64].(Şekil 4.1) (Şekil 4.2)



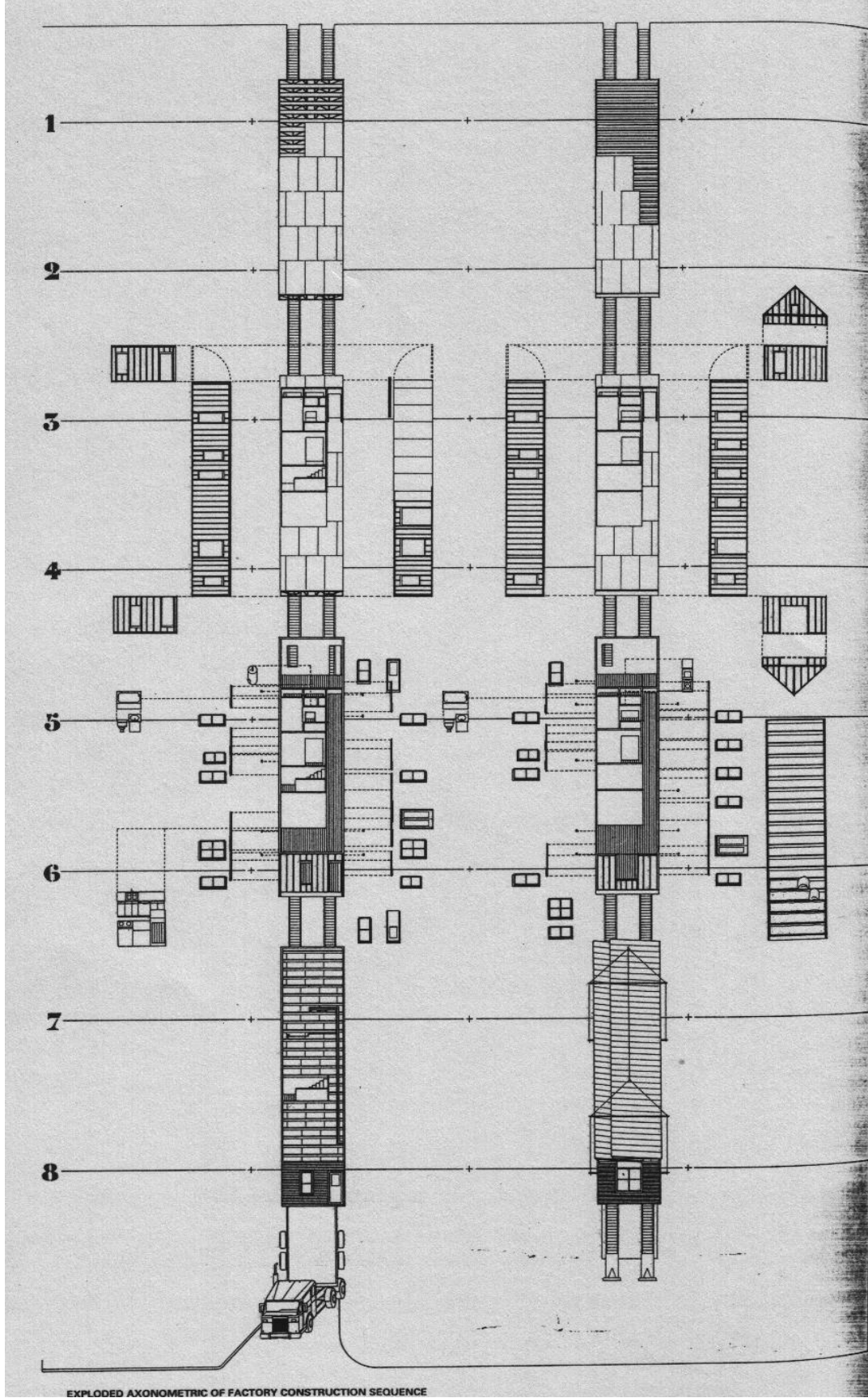
P/ A House Zemin Kat Planı



P/ A House Üst Kat Planı

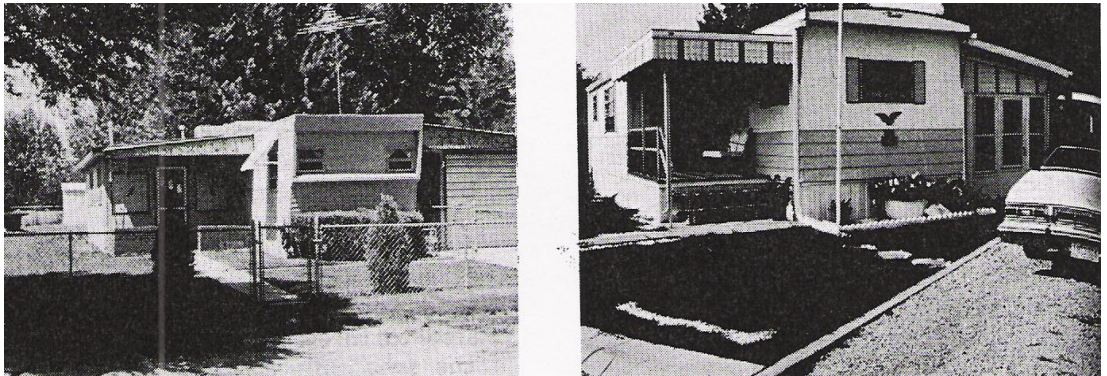
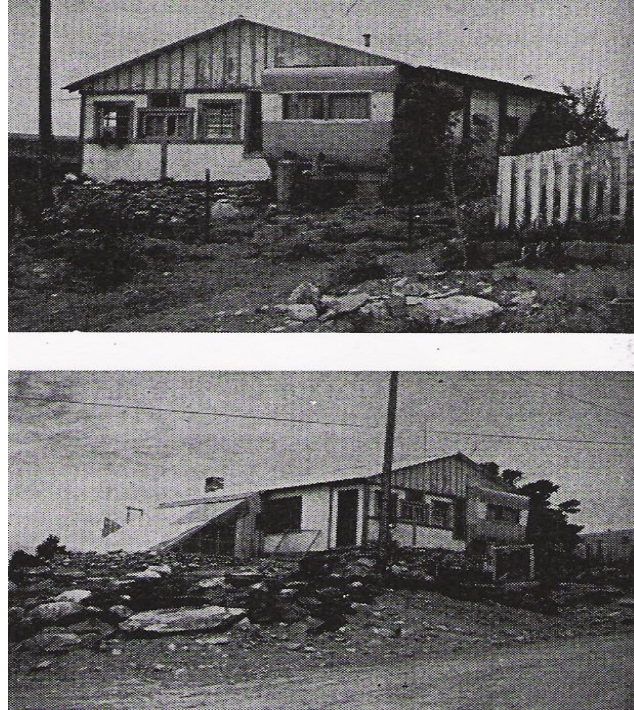


Şekil 4.1. Abaküs Mimarlarının Tasarladığı P/ A House(Irwin, 1992).

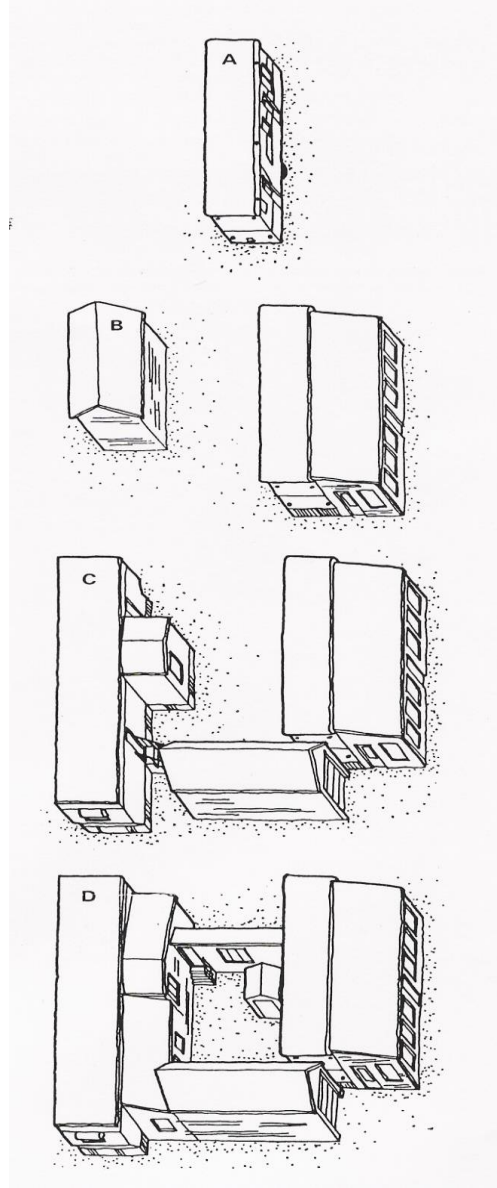
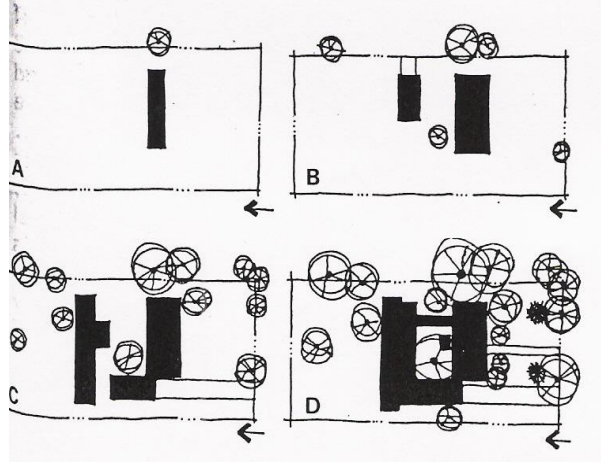


Şekil 4.2 P/A House' nin Üretim Aşamaları (Irwin, 1992).

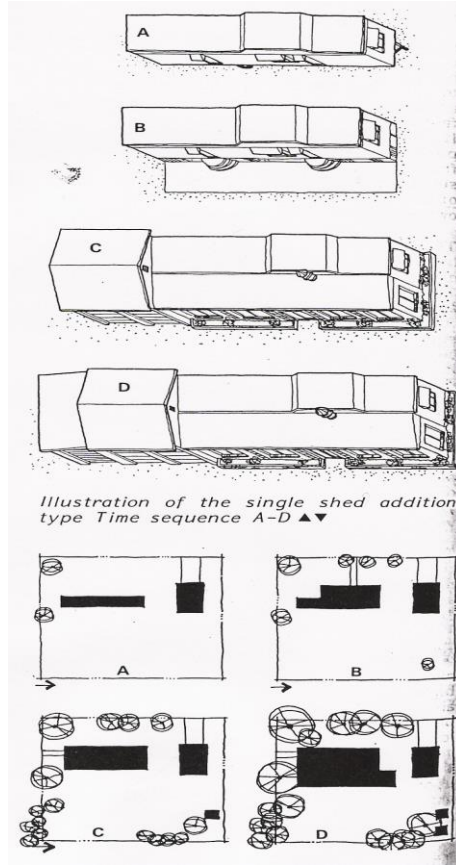
Wallis Alan de sürekli kalma amaçlı kullanılan mobil konutlarla ilgili bir araştırma yapmıştır. Araştırması Kolorado'nun Crawford kasabasında bulunan ve yerleşik hayata geçmiş olan mobil konut kullanıcılarının zaman içinde konutlarını nasıl değiştirdiklerini, bu değişiklikleri ne amaçla yaptıkları gibi soruların cevabını kapsamaktadır[65]. Araştırmasının sonucunda ise mobil konutların hem ekonomik hemde esnek olması bu konut tipinin tercih edilme sebebi olarak ortaya çıkmıştır. Zaman içerisinde ailenin büyümesi, zamanla duyulan yeni ihtiyaçlar (garaj, oda, atelye, duş, wc ..) gibi sorunlar nedeniyle mobil konut birinin bir yenisini daha ekleyerek konutlarını büyütmüşlerdir. (Şekil 4.3) (Şekil 4.4) (Şekil 4.5)



Şekil 4.3. Wallis Alan'ın Araştırmasında Sürekli Konaklama Amaçlı Kullanılan Mobil Konutların Görünüşleri (Wallis, 1984).



Şekil 4.4 Mobil Konutun Sürekli Konaklama Amaçlı Kullanılmasının Süreci(Wallis, 1984).



Şekil 4.5. Vallis Alan'ın Araştırmasındaki Zamanla İhtiyaçlara Göre Mobil Konutun Değişimi (Vallis, 1984).

Doug Jackson' un Los Angeles'ta kuduğu LARGE mimarlık ofisi çeşitli mobil üniteler ve bu birimlerle kurulan yerleşim yerleri tasarlamıştır. Bunlardan birisi e-HIVE projesidir. e-HIVE yüzen bir konteyner ünite(plug-in) dir. Çekirdek aileler(individual) için tasarlanan birimde maksimum esneklik sağlanmıştır. Birimlerde mutfak, yemek yeme bölümü, yaşama bölümleri vardır. Bu konut birimleri sosyal tesisler, eğlence yerleri gibi birimlerle birleştirilerek Kaliforniya'nın Oakland kentinde bir yerleşim oluşturulmuştur. (Şekil 4.6) (Şekil 4.7)



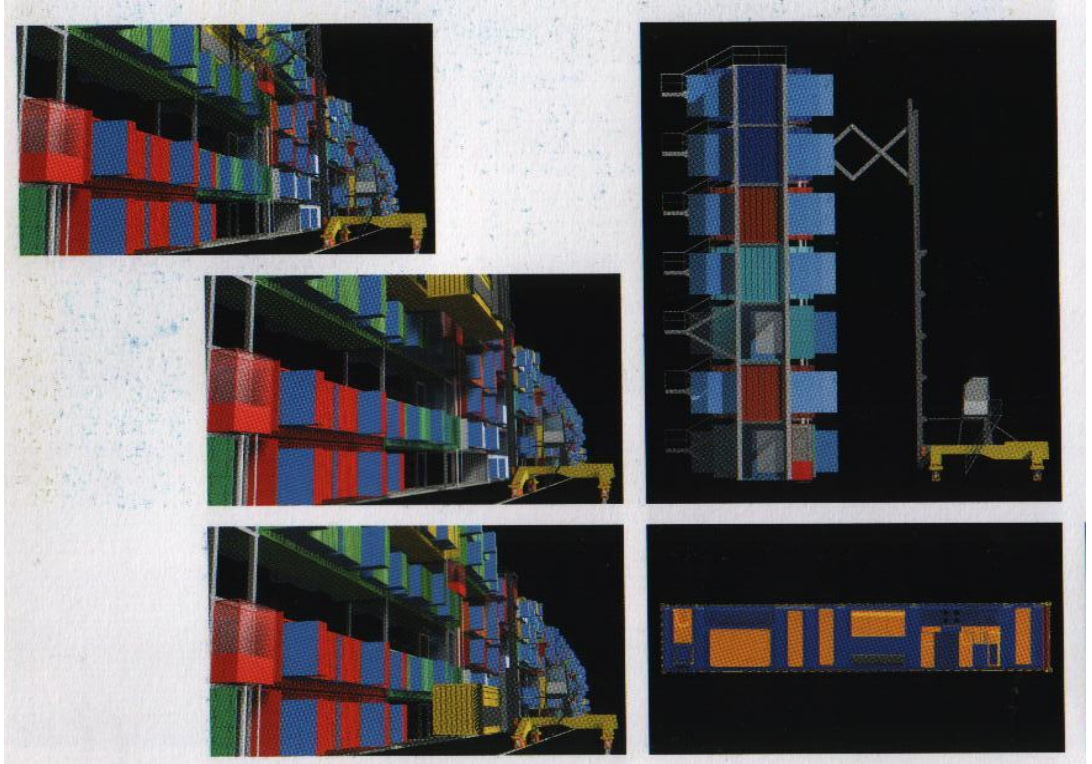
Şekil 4.6 e-HIVE Projesinin Görünüşü (Segal, 2002).



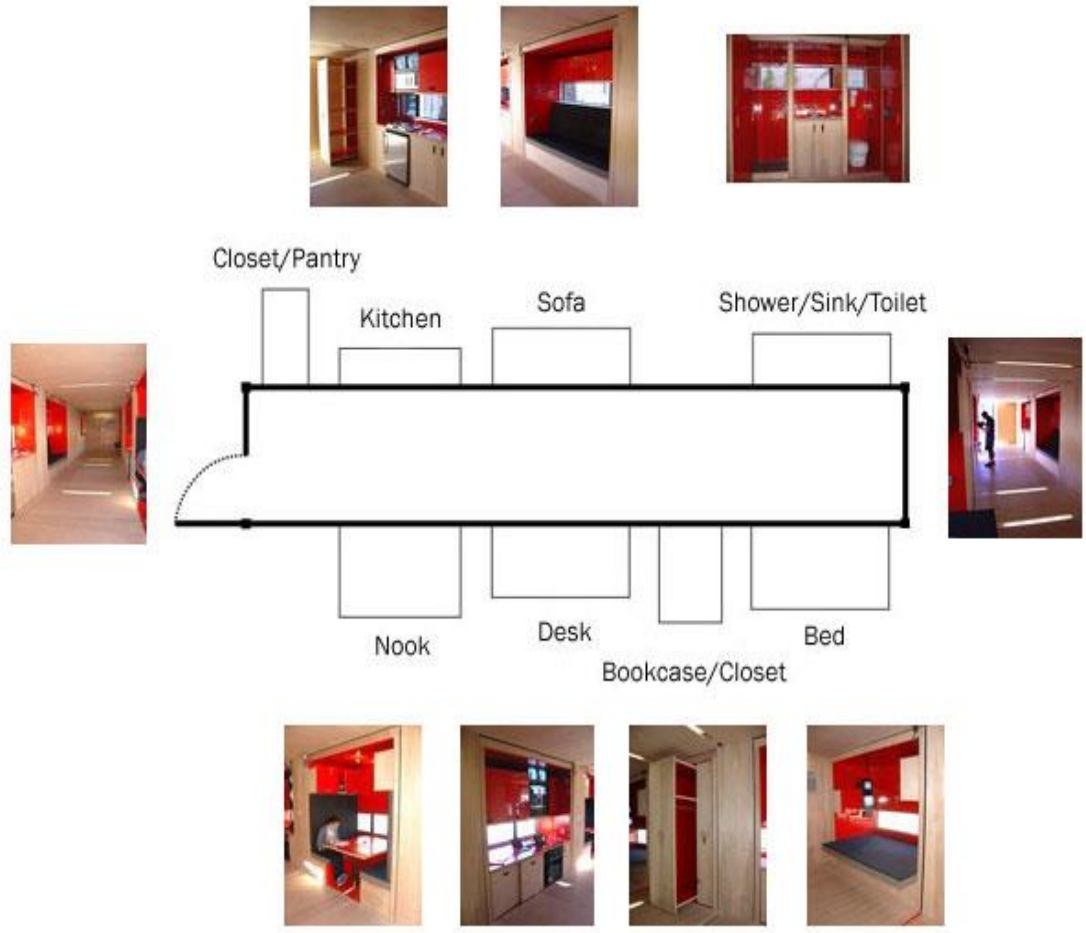
Şekil 4.7. e-H VE Plan, Ünitelerin Taşınması (Segal, 2002).

LOT/ EK mi narl ık grubunun mobil konutlarla ilgili yaptı ğ ı alış nalar ol dukça di kkat çekici dir. LOT/ EK fir ması Ne w York'ta endüstriyel üreti mle şehirsel yaşa mal anları tasarlamaktadır. Bunlardan birisi de nakledilebilir konteyner evlerle(shi ppi ng cont ai ner) tasarladıkları yaşa ma biri neri dir. Bu konteyner evler dayanıklı, modüler, taşınabilir ünitelerdir. Üniteler büyük ka myon, vinç ve ge milerle taşınmaktadır. Bu biri nler yalnız geçici ve güvenli dir. Bu modeller depolama biri neri nde, küçük alanlı yaşa ma biri neri nde, ofis biri neri nde kullanılabilme ktedir. [23].

LOT/EK grubunun yaptığı en görkemli öneri MDU'dur. Konteyner evler insan sayısına paralel olarak arttırılabilir. Konteyner evi içerisinde uyuma, oturma, banyo, mutfak ve depolama birimleri vardır. Liman kentlerinde üretilen birimler konteyner taşıyan gemilerle götürülür. MDU kullanıcısının penceresinde gördüğü manzara sürekli değişse de kendine ait her yerde bir konutu olmuş olur[23]. MDU ünitelerini Kisho Kurokawa ve Richard Rogers inşa etmişlerdir. (Şekil 4.8) (Şekil 4.9)



Şekil 4.8 MDU Birimlerinin Bir Strüktür İçerisindeki Kurulumu (Siegal, 2002).



Şekil 4.9. MDU Şe matik Pl anı ve Gör ünü ş ü

4.2 Geçici Konaklama Amaçlı Mobil Konutlar

Gelişmiş ülkeler portatif yapıları; ticari, eğitimi ve sağlık hizmetleri, konut ve askeri alanlarda kullanmaktadır[22].

Geçici binalar üç ana gruba ayrılır

1. Taşınabilir(Portable) binalar: Bu binalar komple taşınır. Çoğunlukla kendilerine ait tekerlekleri vardır veya kendi kendilerine gidebilirler ya da bir taşıt yardımıyla çekilerek götürülürler.

2. Modüler(Relocatable) binalar: Bu binalar parçalar halinde istenilen yere transfer edilirler. Ulaşması gereken yere geldiğinde modüller bir araya getirilerek konut oluşturulur. Tek modül den oluşan portatif binalara göre daha avantajlı olmasının sebebi portatif binaların nebatı belli bir sınırdadırken modüler konut istenildiği kadar büyütülebilir.

3. Parçalana maz binalar: Bu binalar tek parça halinde getirilerek siteye yerleştirilirler. Büyüklük olarak çok daha esnekler ve mekana yayılabilirler ve genellikle kompakt bir mekandan oluşurlar. Bu binalar tasarlanan konut sitesine ait belli bir büyüklükte ve işlevde olurlar ve bir araya geldiklerinde bir sistemi oluştururlar[22].

Portatif binanın net bir tanımı yoktur. Bu ancak mîmarideki tanımla mümkündür. Diğer oturulabilir binalarda olduğu gibi kendini çevreye uyumsağı ve kendi kendine yettiği sürece ve işlevini tanımlayarak karşılağı zaman, ayrıca hemestetik hem de teknik olarak tasarının yapmak istediğıne uyuyorsa bu binalara mîmariler olarak bir değeri atfedebilir[22].

Mobil(Portatif) evler, göçebe yaşayan insanların bir mobilyası gibidir. Çevreye zararı yok denecek kadar azdır. Bu nedenle göçebe yaşamda hızlı bir artış olmuştur. Göçebe yaşamda bütün konutlar bir yerde toplanırlar ve bazen gruplar halinde hareket ederler[53].

Yine de, mobil konut gideceğı yere ulaşırsa, bu konut yerleştirildiğı zaman taşınmaz, sabit bir konut haline gelir. Bu aşamada tekerlekler gizlenir, parapetler yapılır, bir ön bahçe yaratılır ve mobil konuta daimi bir konut havası verilir. Bu aslında bir aldanma(illüsiyon)dır[7].

Bartley ve Bair'in gruplamasında bulunan geçiş(transitional) mobil konutları daimi kalıcı veya kısa süre kalma amaçlı kullanılmaktadır. Park kuralları gezici kesi me(travel trailers) göre konulmuştur. Daimi mobil konut yerleşimlerinin yanında tatil amaçlı konulan kısımları ya da daimi konut olarak yapılmısına rağmen iç işlevi motel gibi kullanılanlar da vardır. Bu nedenle bu konut tipinde hem daimi hem de geçici olarak kalma mümkündür. Bunun yanında daimi amaçlı kalma isteyen mobil konut kullanıcılarına, geçici amaçlı kullananlardan daha büyük alanlar verilir[31].

Asya' da farklı bir göçebe hayat tarzı da, yüzen evler hatta bu evlerden meydana gelen mahallelerdir. Hong Kong' da slumbölgelerinde sallarını kalıcı konut olarak kullanıp, nehir kıyılarına demirlemiş bir mobil konut çeşidi olan yüzen evleri görmek mümkündür. Bunun yanında Hong Kong hükümeti gökdelenler arasında kötü bir görüntü olduğu düşüncesiyle yüzer konut sahiplerini başka bir yere taşınmaları için ikna etmişlerdir[7].

İlk çağlarda güvenlik nedeniyle ahşap pilotiler üzerinde gerçekleştirilen, isteğe göre kara ile bağlantısını kesen su üstünde yerleşme ve yaşam denemeleri, yaygın olmamakla beraber, günümüzde de sürmektedir[28].

Yeni Gine, Filipinler, Tayland, Dahomey gibi birçok yerde ahşap pilotiler üstünde kurulan yerleşik düzen, yer değiştirme olanağı sunan Eski molar'ın uniakları, Bagiaoslar'ın pal niye yapraklı çatıları altındaki yüzer konutları, hatta Drottning-Holm rıhtımına yaslanan ünlü sanatçı İlhan Koman ve ailesini yaşamları süresince barındıran S. S. Hulda isimli gemi-konutu günümüzdeki çözümlerdir, hepsi de yaşam ortamı olarak kara yerine su yüzeyini seçenlerin varlığını kanıtlarlar. Bu örneklerin de belgediği gibi su yüzeyi birçok toplumun ve bireyin yaşamı için karalardan çok benimsedikleri bir ortam niteliği taşır. Günümüzde denizlerin üstünde veya derinliklerinde kentler kurulması ve yeni yaşam ortamlarının yaratılması tasarlanmaktadır[28]. (Şekil 4 10) (Şekil 4 11) (Şekil 4 12)

Geçici amaçlı kurulan mobil konut parkları kısa süreli kalma amaçlı kullanılır. İçerisinde her türlü konfor ve sağlık koşulları mevcuttur. Geçici konut planlamalarında da tercih sebebi dir. Geçici amaçlı kullanılan mobil konut alanları genellikle herhangi bir planlama veya bölgelere ayrılmamış yerlerde acil konut ihtiyacı için veya gelişmeye açık olan yerlerde kullanılırlar[31]. (Şekil 4 13)



Şekil 4 10. Breysel Ada(Segal, 2002).



Şekil 4 11. Hollanda’da Houseboat’lar.



Şekil 4 12. Hong Kong’da Yüzerevl er(Schittich, 1998).



Şekil 4.13 Geçici Konaklama Amaçlı Kullanılan Deprem Konutu, İtalya (Latina, 1987).

Geçici konaklama amaçlı mobil konutları günümüzde her türlü konut ihtiyacının çözümünde görmek mümkündür. Bunların en başında turizma amaçlı, doğal afetler sonrası acil konut ihtiyacı için, göçebeler, iş nedeniyle sık yer değiştirnek zorunda olan iş adamları, işçi sınıfı sayılabilir.

4.2.1. Turizm Amaçlı Kullanılan Mobil Konutlar

Turizma amaçlı kullanılan mobil konutlar genellikle, kampinglerde veya tatil köylerinin bünyesinde, kempçılar için özel olarak ayrılan küçük kamp alanlarında bulunmaktadır. Mevcut kampinglerde mobil konut bireye ait olabileceği gibi kampa gidildiğinde özel olarak kiralanabilir de.

Turizma amaçlı kullanılan mobil konut çeşitlerinin alternatiflerinin çok olması tatile çıkan bireyleri tatmin eder. Örneğin dağcılıkla uğraşanlar daha rahat taşınmasından dolayı çadırı kullanmayı tercih ederler. Kampinglerde kalmayı tercih eden kesi mi se maddi imkanlarına göre ya çadırlarda ya da karavanlarda kalırlar. Karavanlarda kalınların çoğunluğu ise yaz kış karavanlarında seyahat etmeyi tercih eden kesi midir. Çünkü karavanlar kullanıcılarına minimum alanda maksimum işlevi sağlar. Yani bir karavanın içi bir konutun sağladığı ihtiyaçları karşılayabilir. WC, mutfak, duş, oturma, yatma.. bölümleri gibi.

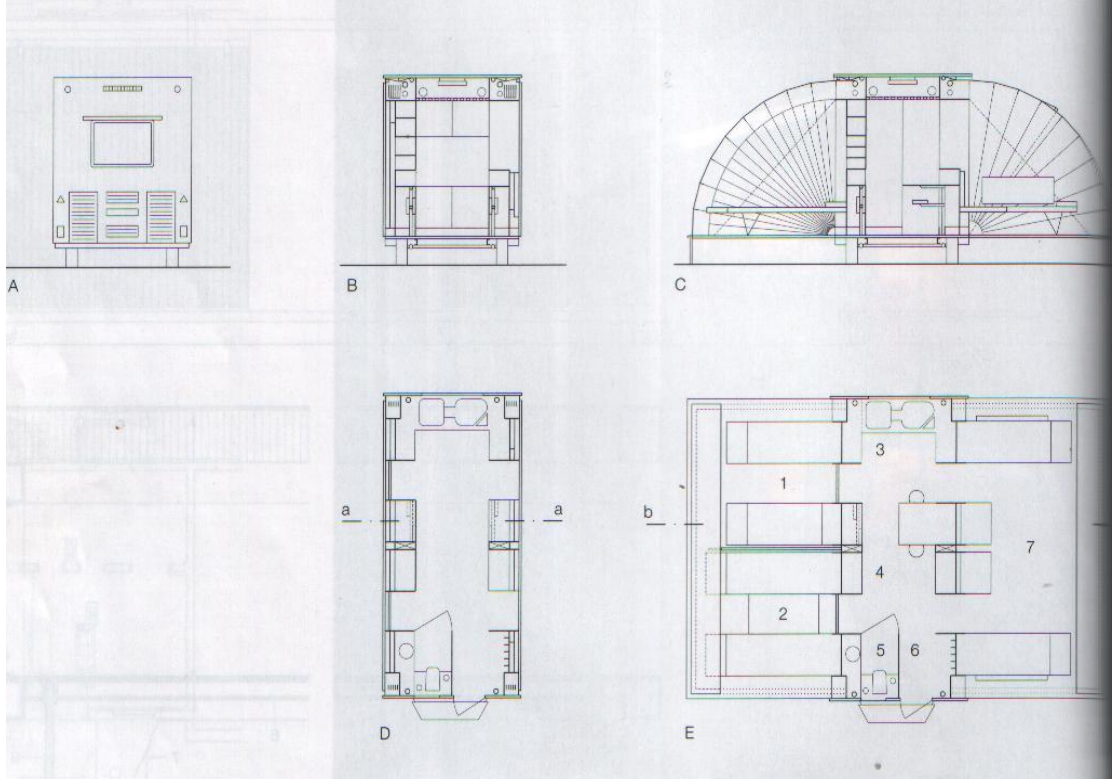
Mikronimari özellik taşıyan ve Capella'nın mikronimari tasarımı olarak gösterdiği Alman mimar Eduard Böhtlingk tarafından tasarlanan mobil tatil evini incelemekte yarar vardır[8]. Markies adı verilen bu mobil konut renkli tasarımıyla çok sık bir görüntü vermektedir. Markies'in ebatları 2*4.5 m dir. Markies'in en önemli özelliği

aracın motorundan alınan elektrik yardımıyla yan duvarların bir çiçek gibi açılarak döşemeyi oluşturmasıdır. Yaşama kısmı üç bölümden oluşmaktadır. Orta kısmında mutfak, yemek odası ve W.C. bir tarafında terasıyla birlikte salon, ki bu salon ve terası üst üste saydam bir strüktürle örtülüdür ve güzel havalarda doğayla bütünleşmeyi sağlar. Diğer tarafında ise yatak odası vardır. Markies’de mekan hem esnektir hem de bütün yardımı işlevler mevcuttur (raflar, yataklar, buz dolabı, fırın ve vatezgah). Markies’in tasarımı Eduard Böhtlingk 1996’da yapılan Design Prize yarışmasında en iyi tasarım ödülünü almıştır. (Şekil 4.14) (Şekil 4.15) (Şekil 4.16)

Elbette mobil konut sadece bireysel olarak algılanmamalıdır. Bir de mobil konutların yerleştirileceği alanları da unutmamak gerekir. Bu alanlar kampingler de olabilir, çeşitli tatil köylerinin dahilindeki alanlar da olabilir.



Şekil 4.14. Markies Adlı Tatil Evinin Açılışı ve Yan Duvarları Açıldıktan Sonraki Görünüşü (Capella, 1997).



Şekil 4.15. Mirkies. Plan, Kesit, Görünüş (Capella, 1997).



Şekil 4.16. Mirkies. İç Dizayn (Capella, 1997).

Günümüzde çoğu tatil beldesi nin bünyesinde de karavanlar için ayrılan küçük kamp alanları mevcuttur. Bu alanlarda karavan sahibi sakin bir şekilde dınlenebilirken istediği zamanlarda da bulunduğu tatil köyünün sunduğu çeşitli sosyal aktivitelerinden yararlanabilmektedir.

Mevcut bir kampingde en az mutfak, WC, lavabo, duş, market, ve mobil konut için pis su atığını boşaltabileceği bir atık deposu bulunmalıdır. Bu birimlerin kalıcı olması gerekir.

Diğer taraftan bir kamp alanında kullanılan kamp aracı ne olursa olsun, uyulması gereken kuralları vardır.

Ülkemizde turizm amaçlı kullanılan mobil konutları ya kampinglerde ya da bazı tatil köylerinin bünyesinde görmek mümkündür.

Ülkemizde mobil tatil evi olarak daha çok karavanlar ve çadırlar tercih edilmektedir. Türkiye’de birçok kamping bulunmasına rağmen, 1980’lerden sonra alternatif turizm çeşidi olan kampçılığın yerini otel turizminin aldığı, bu kampların yabaklığına sebep olmuş ya da yeşil bir dokusu olan bu kampların yıkılıp yerine büyük otellerin yapılmasına neden olmuştur.

4.2.2 Doğal Afetler Sonrası Acil Konut İhtiyacını Karşılama Amacıyla Kullanılan Mobil Konutlar

Bildiği gibi afetler dünyamızı çok eski çağlardan beri etkileyen ve zaman zaman insanların konutsuz kalmasına neden olan önemli bir faktördür. Afet kavramı, herhangi bir doğal ya da insan yapısı bir nedene dayanan (yangın, su baskını, deprem fırtınası, dalga hareketleri, hava kirlenmesi, volkanik hareketler, salgınlar, don, patlama, isyan veya düşmanca askeri eylemler) sonucunda yaygın veya şiddetli (veya her ikisi birden) hasar, sakatlık, can veya mal kaybının meydana gelmesi veya olasılığı anlamına gelir[66].

Bildiği gibi yukarıda sıralanan afet türleri arasında depremlerin özel bir yeri bulunmaktadır. Nitekim depremler, tanımları söz konusu edilen hem yaygın hem de şiddetli etkileri olan ve bunun sonucunda büyük hasar, sakatlık, can ve mal kaybına yol açabilen bir afet türüdür. Daha açık bir deyişle, diğer bazı afetlerde de görüldüğü gibi, depremler toplumsal hayatı büyük ölçüde etkilemektedirler. Şöyle ki depremler bir yandan toplumu, işletmeler ve kişilerin mülk ve gelirlerini doğrudan doğruya etkilerken öte yandan da zincir reaksiyonu sonucunda aile gelirinde ve diğer işletmelerin üretiminde düşmelere ve afetten bir süre sonra görülebilen salgın hastalıklara, enflasyona, gelir dağılımında eşitsizliklerin artmasına da yol açabilirler[67, 68].

Deprem en önemli doğrudan etkileri deprem bölgelerindeki konutlar üzerinde görülmektedir. Nitekim çeşitli depremler sonucunda çok sayıda konutun yanal kuvvetler karşısında mukavemet göstermeyi p, yıkıldıkları na tanık ol unmaktadır.

Yıkılan konutlarda yaşayan ailelere süratle yeni den barınak sağlanması zorunluluğu da önemli iskan sorunu ile karşı karşıya bırakmaktadır[67, 68].

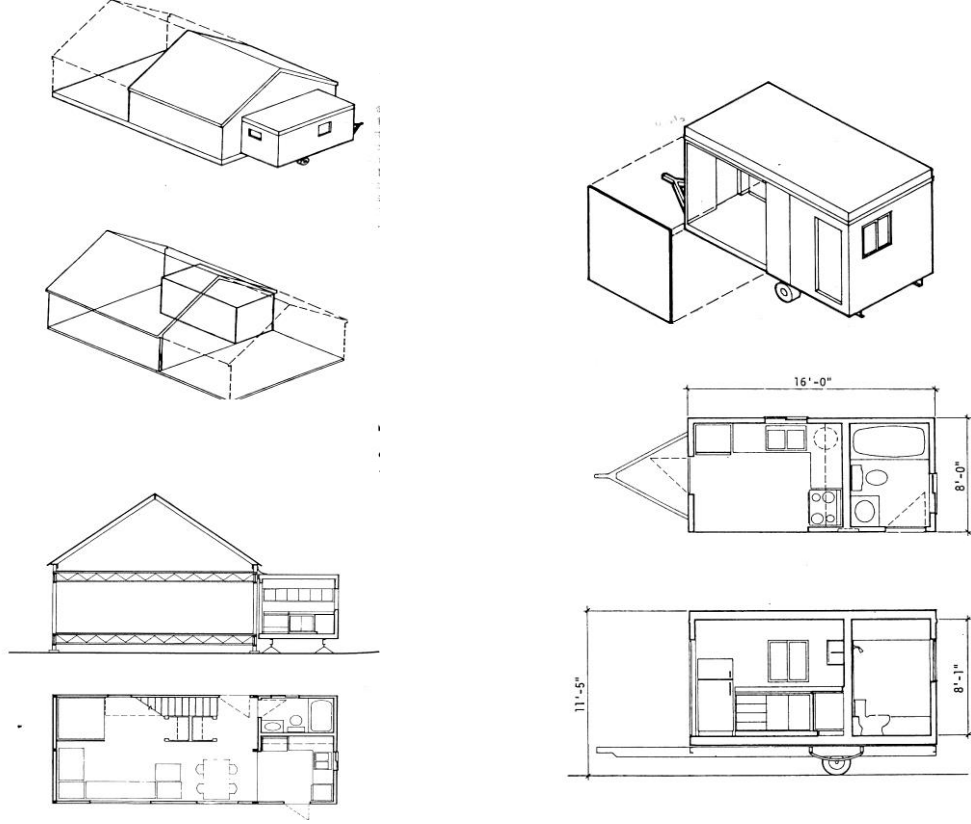
Birkaç hafta süren acil yardım aşamasında, hasarların azaltılması, canlıların kurtulması ve acil ihtiyaçlarının karşılanması gerekir. Bu doğrultudaki çalışmalar, öncelikle konutu yıkılan ailelere acil yardım barınaklarının sağlanmasını kapsayacaktır. Bu amaçla başvuru alan iki alternatif çözüm yolunun da; konutları yıkılan aileleri sağlamkalan yapılara veya özellikle acil yardım aşaması için yapılmış tesisleri yerleştirmek ve çadır ve benzeri barınaklar kurma olduğu bilinmektedir[69].

Söz konusu barınakların da genellikle en kısa sürede kurulabilen (en çok bir gün), tümüyle bitmiş olarak getirilen, kullanıcı isteklerine uygun bir kabuk sağlamak, birden fazla afette tekrar tekrar kullanılabilen v.b. gibi amaçları gerçekleştirir. Beklenmektedir[69]. Bu yönden çadırların en uygun acil yardım barınakları niteliği taşıdıkları öne sürülmektedir. Ancak günümüzde daha çok shelter olarak bilinen hazır olarak getirilen mobil konut birimleri kullanılmaktadır.

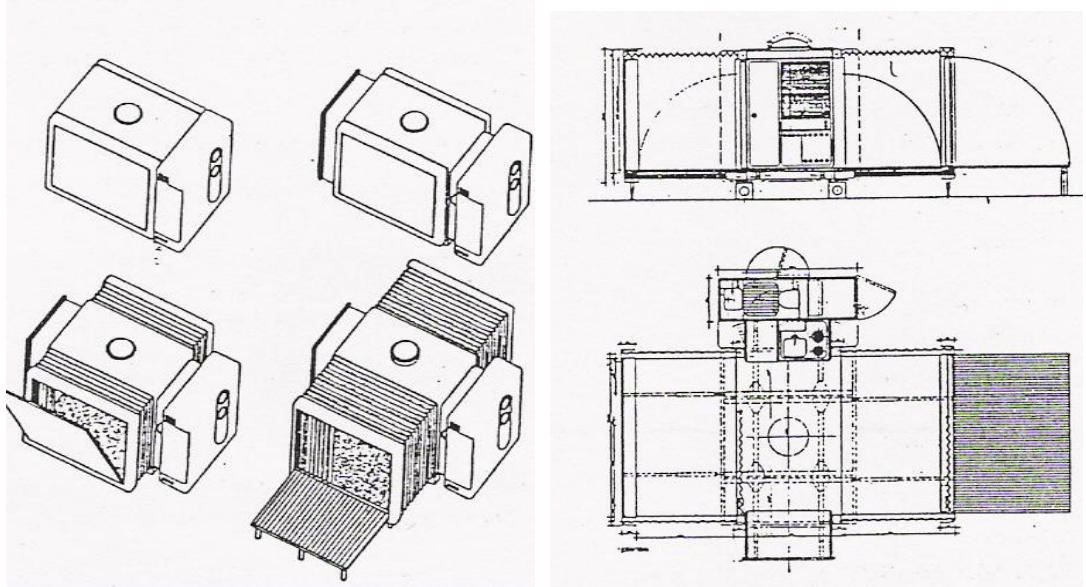
Rehabilitasyon aşaması, depremin oluşumundan birkaç hafta sonra başlayıp, kalıcı konutların tamamlanmasına kadar sürer. Barındırma, beslenme, su, sıhhi tesisat v.b. alt yapı hizmetleri için geçici çözümlerin bulunmasını kapsar. Sey'e göre deprem sonrası iskan sorununun çözümü için, depremde konutları yıkılan aileleri başka bölgelerde geçici olarak iskan etmek, depremde konutları yıkılan aileleri afet bölgesinde geçici barınma kamplarına yerleştirmek ve yıkılan konutların hemen yanında veya yakınında geçici yeni konutlar kurmak gerekir[69].

Bu seçenekler arasında en yaygın çözümü, söz konusu geçici konutların oluşturduğu görülmektedir. Ancak rehabilitasyon aşamasının, Y. Sey'in de belirttiği gibi, 30 yıla kadar uzayabileceği, dolayısıyla çok uzun sürebileceği durumlarla da karşılaşıldığından, bu geçici konutların bir süre sonra kalıcı konut niteliğine büründükleri de görülebilmektedir. Bu olasılığın ışığında söz konusu mobil konutların gerçekleştirilmesi gereken bazı amaçları şöyle özetlenebilir; acil yardım aşaması içinde inşa edilmeleri gerektiğinden en çok iki hafta içinde tamamlanabilmeleri, temel kullanıcı isteklerini karşılamaları, yapımda özel araç gerektirenleri, sağlam ve dayanıklı olmaları, yangına ve dış saldırılara karşı güvenlik sağlamaları v.b. [68]. Bu amaçlara cevap verebilecek nitelikte İtalya, İngiltere, Amerika,

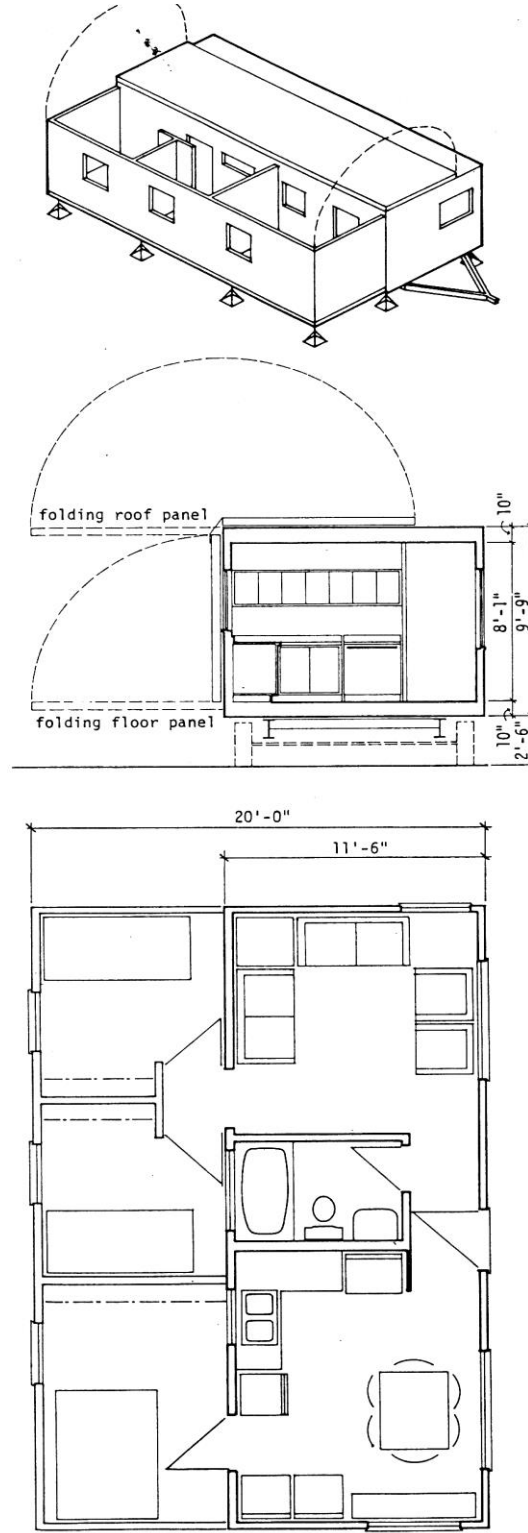
Japonya [70, 71, 72, 73] gibi ÷lkelerde birçok mobil deprem konut u alış naları yapılmıştır. (şekil 4 17) (şekil 4 18) (şekil 4 19)



şekil 4 17. Amerika’da Afet Sonrası Mobil Konut Uygulanısı.



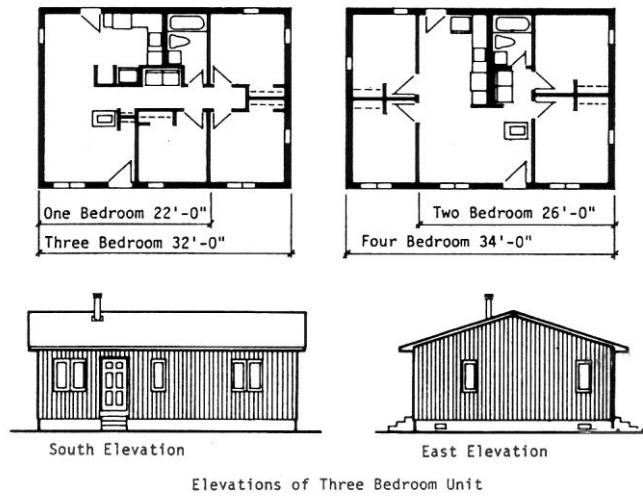
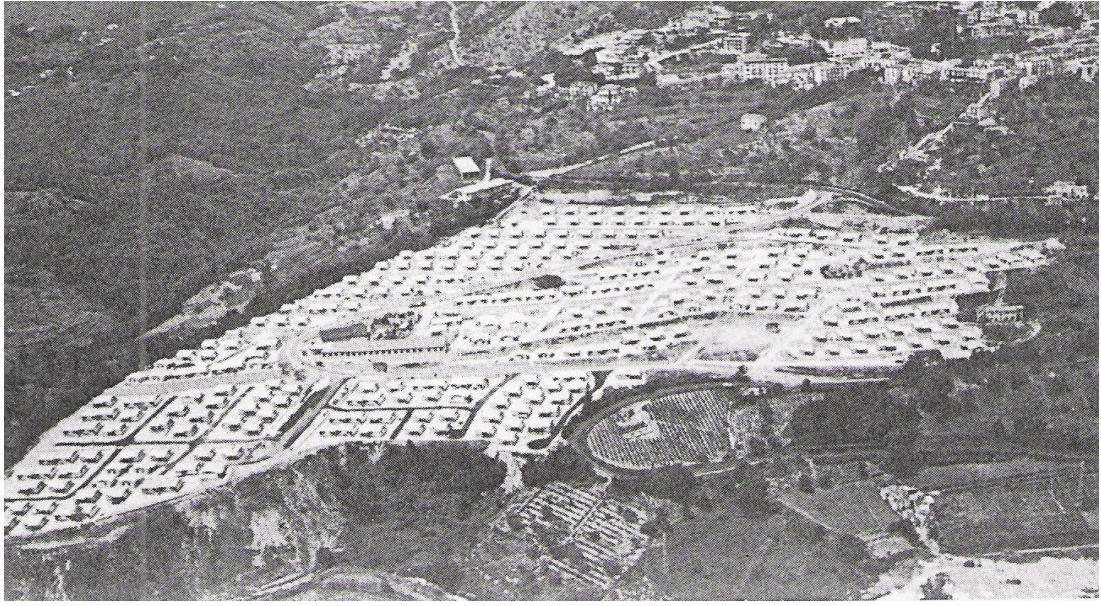
şekil 4 18. İtalya’da Yapılmış Olan Katlanabilir Konteyner Deprem Konut u (Latina, 1987).



Şekil 4.19. İtalya'da Doğal Afetler İçin Tasarlanmış Mobil Konut Uygulaması (Latina, 1987).

Prefabrik konut, kağıt ev, modüler konut, karavan gibi mobil konut çeşitleri ot ortitelere afet sonrası oluşabilecek konut ihtiyacı için bir öneri olarak sunulmuştur.

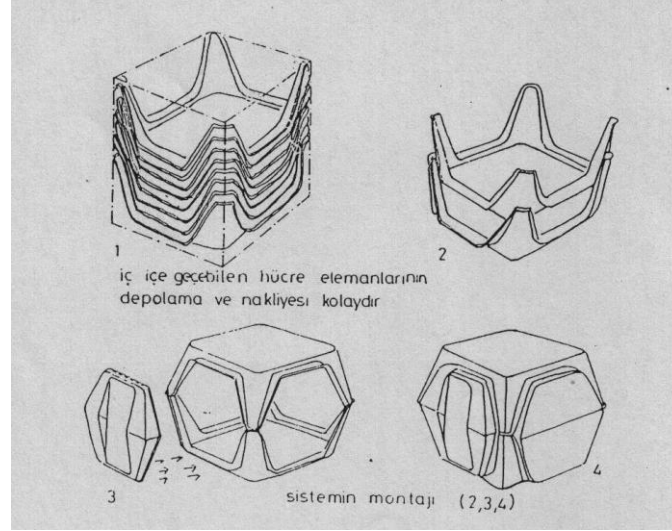
(Şekil 4.20) (Şekil 4.21) (Şekil 4.22)



Şekil 4.20. İtalya'da Uygulanmış Mabil Konutlar(Latina, 1987).



Şekil 4.21. Shi geru Ban'ın Kobe'de Uygulanan Kağıt Tüp Evleri(Anonim 2002).



Şekil 4.22 Japonya’da Tasarlanmış İç İçe Geçen Hücre Birimleri (Bozkır, 2001).

Yeni den yapılaşması ise; kalıcı konutların tanımlanıp, hayatın her bakımından normale döndüğü bu aşamadaki konut yapı çalışmalarını ile aynı doğrultuda görülmektedir. Bu aşamada bazen mobil konutlar kalıcı konuta dönüşmüş durumdadır.

Bunun yanında bir de savaş sonrası yapılanmayı da unutmamak gerekiyor. Günümüzdeki ABD-Irak savaşı gibi. Irak’ın bir çok bölümü şu anda yerle bir olmuş durumdadır. Sivillerin barınması için acil konutlar gerekmekte ve kentlerin yeniden yapılanması gerekmektedir. ABD-Irak savaşı sonrasında geride yıkılmış tahrip olmuş bir Irak kaldığını düşünürsek, ve Irak’taki yapılanma için gereken sorumluluğun Türkiye’deki kurumlara verileceği düşünülürse savaş sonrası meydana gelen acil konut ihtiyacını hızlı bir şekilde üretilen hemde ekonomik olan mobil konut ünitelerinin karşılayabileceği sonucuna varabiliriz.

Japonya’da meydana gelen ve sonu trajediyle biten depremler, yaşamak için nasıl bir minari olmalı sorusunu akıllara getirmiştir. Bu nedenle yeni konutlar hızlı bir şekilde temin edilmelidir. Hızlı prefabrikasyon günümüzde kısa süreli çözümler için kullanılmaktadır. Bu ünitelerin kalıcı hale geçebilmesi için ise bu ürünlerin teknolojiyle kültürün harmanlanmasından oluşan, duygularla bütünleşen bir standardizasyon olmasıyla mümkündür [74].

Taşınabilir konut kullanıcılarına, afet sonrası güvenli bir ortamda yaşayabilme imkânı sunar. Bu konutlar afet sonrası en geç 48 saat içerisinde temin edilebilir ve afet bölgesine getirilebilir. Bu konutlar geçici olarak yapılmasına rağmen daha ileri ki

aşamalarda sağlık, eğitimi gibi tüm genel ihtiyaçları karşıladıktan sonra bir yaşam bölgesi izlenimi verir[22].

“17 Ocak 1995, saat 5.46, herkes uykudayken ilk sarsıntı da Japonya’nın çağdaş bir kenti olan Kobe’de, 100.000 ci varında binayı kırar ve 6.000 ci varında da insan ölür. Bu kadar insan ölmesinin sebebi olarak insanların uykuda olması gösterildi ve söylendi. Büyük caddeler, yollar parçalandı, ulusun ekonomik sistemi ve ulaşım çöktü bir anda. Karayolları ise bu nedenle 1 yıl sonra restore edilebildi (Ocak 1996’da). *Evi yıkılanlar ve hasar görenler için 300.000 adet kağıt ev inşa edildi. Bu kağıt evler fabrikada üretilip seri bir şekilde deprem bölgesine ulaştırıldı.* Kurulan bu konut gruplarına ek olarak okullar, parklar yapıldı, halıngiyecek, yiyecek ve diğer ihtiyaçları karşılandı. Ancak en önemlisi insanlar, hem fiziksel hem de psikolojik olarak depremden çok etkilendiler ve eski evlere giremez hale geldiler” [74].

Bu aşamadan sonra yeni yapılacak konutlar nasıl olmalıydı? Depremden sonra daha iyi bir konut üretimi için ne öğrenildi? Sonuç şunu gösterdi ki Kobe depreminde Japon metotlarına göre yapılan ahşap binalar çok büyük zarar görürken, prefabrik konutlar zarar görmemiştir. Bu nedenle prefabrik konuta talep hızla artmıştır. Japonya’da prefabrik konut ideal ve pratik bir konut tipi olduğu için tercih sebebi haline gelmiştir[74].

Çağdaş bir depremkonutu nasıl olmalı? Yapılan birçok öneride; dikeyli tasarlanmış bir plan, iyi bir iç dizayn ve kendine ait bir bahçe öngörülmüştür[74]. İdeal yaşam çevresi peyzajı, içiyle, doğaya uyumuyla birlikte düşünülmelidir. Bu konuda mobil konutlar ve mobil konut parkları önemli bir alternatif olarak karşımıza çıkmaktadır.

4.2.3. Göçebelik, İş, Araştırma, Öğrenci Konaklama Amaçlı Kullanılan Mobil Konutlar

Mobil konut günümüzde hem yaşam hem de iş hayatı için kullanılan önemli bir seçenek haline gelmiştir. Bu konutları kullanan insanlar için mobil konut, hem işlevsel hem de özeldir[53].

Koşulluk küresel dünyadaki en büyük sorunken, göçebe yaşamı tercih eden insanlar için hiçbir sorun yoktur ve bir araya gelen göçebe insanlar birbirleriyle mükemmel bir uyum içerisindedir. Bu uyumu her bir ailenin seçtiği ya da konaklamak istediği yerlerde konutları arasında ve bahçelerinde görmek mümkündür[22].

İçinde yaşamak için tasarlanan mikromari yapılar günümüzde daha çok göçebe tarzı yaşamayı tercih eden kesim tarafından kullanılmakta veya kentsel tasarımlarda bir öneri olarak sunulmaktadır. Ancak mikromari yapılar gün geçtikçe hayatımızın bir parçası olacaktır ve bu mariye talep daha da çok artacaktır[8].

Karavanlar hakkında genel bir gruplama yapılacak olursa, karavanlar çekme ve motorkaravan olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Daha ucuz olduğu için çekme karavanlar daha çok ilgi görmektedir. Karavanını belli bir yere park edip, uzun süre aynı yerde kalmak isteyenlerin de tercihi çekme karavanlardır. Römorka benzeyen çekme karavanlar, arkasında çekimiri bulunan otomobiller ya da başka motorlu araçların yardımıyla hareket etmektedirler. At devirlerde yüksek tork devirlerine sahip dizel motorlu araçlar tercih sebebi dir. Eski Amerikan otomobilleri de çekme karavanlar için uygun araçlardır.

Çeşitli marka ve tipteki kamyonet ve minibüslere uygulanabilen motorkaravanlar ise, aracın tipi ve özelliklerine göre çeşitli şekilde tasarlanabilmektedir. Motorkaravanlar daha çok uzun yolculuklara çıkanlar tarafından tercih edilmektedir. Karavanlar standart üretimin haricinde, değişik ihtiyaç ve kullanımlara göre tasarlanabilirler. Ülkemizde karavan kiralamak için olan yerlerin kapanmasına rağmen karavan üreten firmalardan karavan siparişi verilebilmektedir.

Geçici olarak kullanılan mobil konut tiplerinden motorkaravanlar veya arabanın arkasına takılarak götürülen römork karavanlar, genellikle konaklama amaçlı ya da geçici sürede kalmak amaçlı kullanılmaktadır. Motorkaravanları daha çok turneye çıkan sanatçılar, işadamları veya maddi imkanları iyi olan kesim kullanır. Çünkü bu karavan tarzı oldukça lüks dizaynlanmıştır. Römork karavanları ise genellikle doğayı seven kampanyacılar, göçebeler veya çingeneler, emekliler kullanmaktadır. Lüks olarak bahsettiğimiz motorkaravanların yanında kendi imkanlarıyla eski bir otobüsü veya kamyoneti kendi zevki ne göre düzenleyen ve bu sayede bir motorkaravan elde eden kesim de ihmal etmemek gerekir [58].

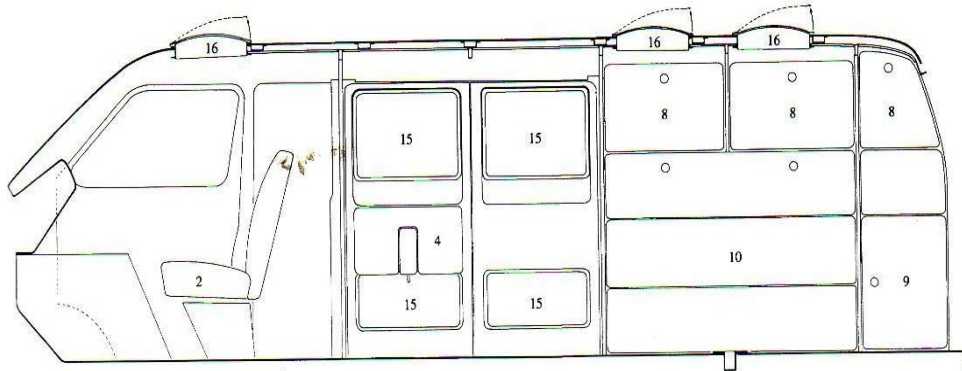
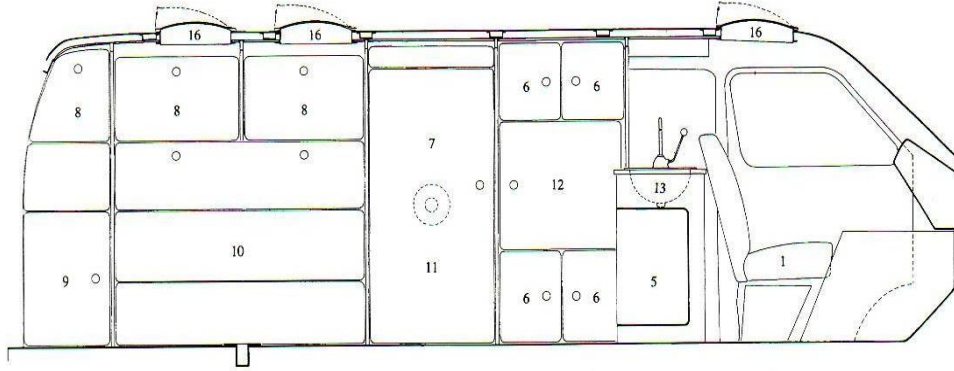
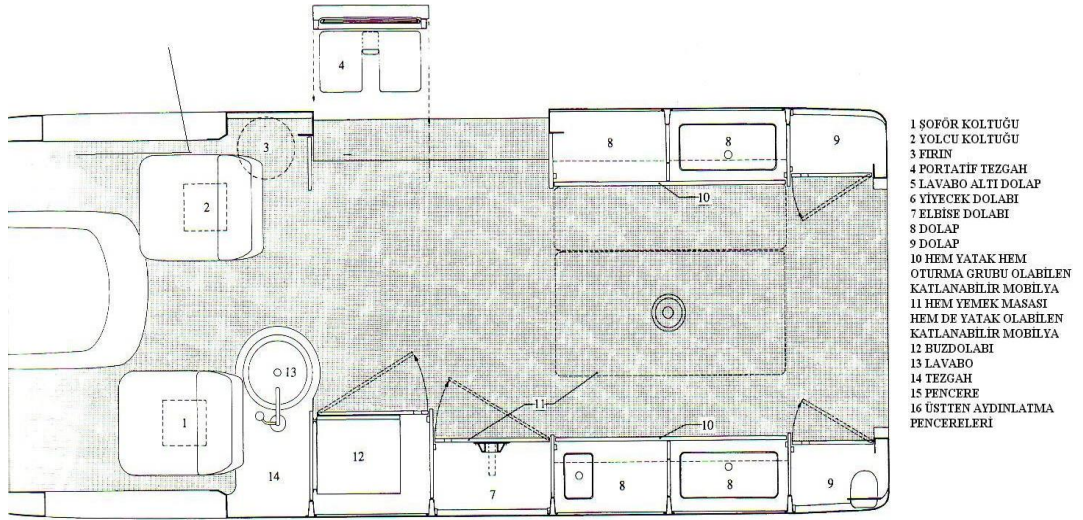
“Bu tarz arayışların sebebi insanların özgürlük arayışlarından kaynaklıdır. Çünkü eviniz hep yanınızda. Nereye gitmek isterseniz onu da alıp götürürsünüz. Yeni bir konuta alışmak zorunda değilsiniz. Sadece yeni geldiğiniz çevreye alışmak zorundasınız. Ne zaman isterseniz o zaman çevrenizi değiştirirsiniz, yeni deneyimler tadarsınız, ne zaman isterseniz bulduğunuz yerden o zaman ayrılırsınız”[58].

Günümüzde göçebe hayatını gerekli hayatı gerekse de yaşam tarzı nedeniyle tercih eden müzisyenler, şantiyeler arası dolaşan mühendisler, işçileri taşıyan karavanlar gibi birçok insan vardır. Bu insanlar zamanlarının çoğunu yolda geçirdikleri için kalıcı bir konutta da yaşayamazlar. Zaman zaman iş bulmak için başka bir kente giden aileleri bu şehirde her şeyini ayarladıktan sonra karavanıyla birlikte ailesini de getirebilir. Böylelikle hem zamandan hem de maliyetten kazanılmış olur[58].

Genelde bir yerden bir yere gezerek gitmeyi çok seven motorkaravan kullanıcısı, farklı meslekler seçer, genelde kısa süreli işleri tercih eder, ve kazandığı parayı da yine gezmek için harcar. Tabii ki bu yaşam tarzının çok tercih edildiğini gören üretici firmalar da bir çok işlevi içeren motorkaravanlar üretmişlerdir. Konfora önem veren bu tasarımlarda içerisinde, lavabo, pis su temiz su boruları, portatif bir yatak, portatif dolaplar, tuvalet, duş, küçük bir mutfak nişi ve diğer portatif elemanlar tasarlanır. Mobilite üzerine araştırma yapan Donald McDonal'd'a göre bu tarz tasarımlardan en önemlisi Arstrea model motorkaravandır. (Şekil 4.23) (Şekil 4.24)



Şekil 4.23. Arstrea'nın İç Görünüşü (McDonald 1996).



Şekil 4.24. Astreim Adlı Motorcaravan'ın Plan ve Kesiti (Macdonald, 1996).

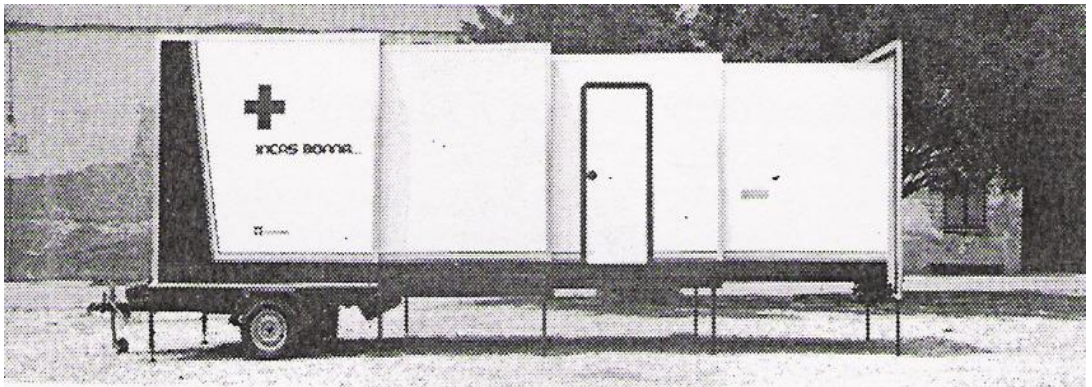
Römork karavanlar da motor karavanların sahip olduğu işlevlerin aynısına sahiptir. Tek farkı arabamızın bir parçası olmamasıdır. Karavanınızı bir yerde bırakıp arabamıza atlayarak istediğiniz ihtiyacınızı karşılayabilir istediğiniz yere gidebilirsiniz. Bu nedenle birçok kişi tarafından çekme karavanlar tercih edilir.

Görüldüğü üzere tercih edilen yaşam tarzı, iş hayatı konutunuzun da şeklini belirler. Hatta konuttaki eşyaların seçimi bile o kişinin nasıl bir insan olduğunu yada hangi tarz yaşam benimsediğini gösterir. Çingenelerin mobil yaşam tercih etmeleri gibi. Bu tarz yerleşimler çingenelerde de vardır. Herkesin kendine ait portatif bir evi vardır. Taşınma vakti geldiğinde alır evini yanına ve yola koyulur. (Şekil 4.25)

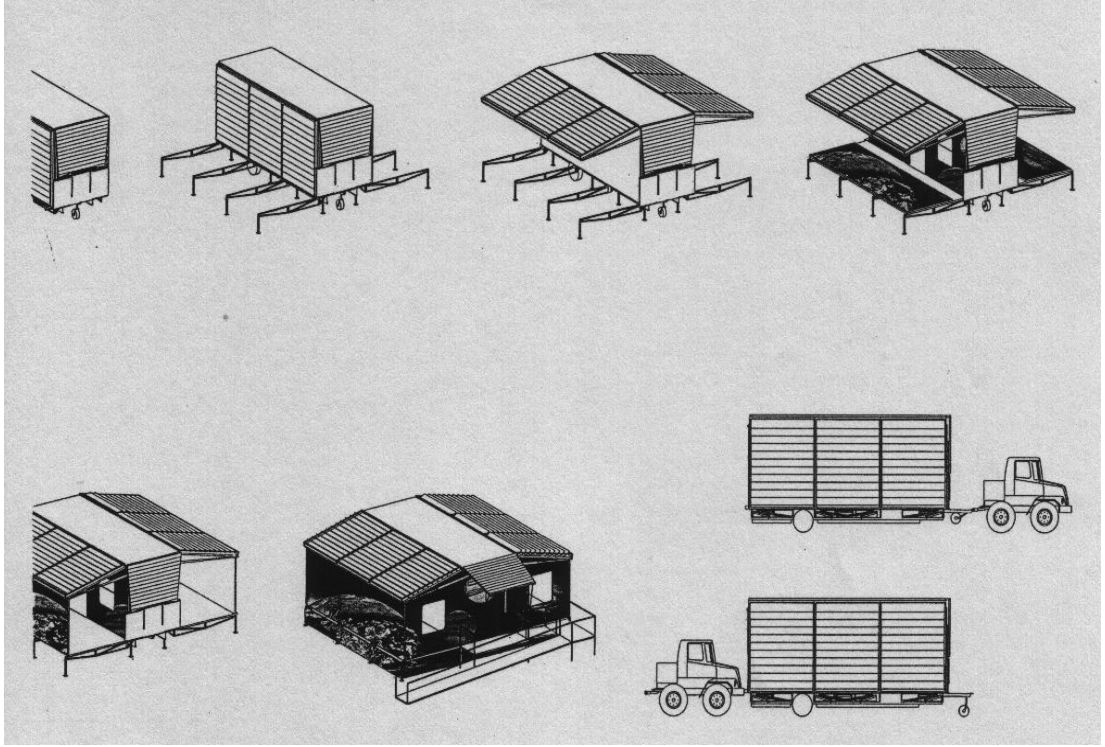


Şekil 4.25. Göçebe Hayat Yaşayan Bir Çingene Grubu(Kronenburg, 2002).

Araştırma amaçlı kullanılan mobil konutlar da geçici konaklama amaçlı kullanılan mobil konutların dahilindedir. Gezici kütüphaneler, laboratuvarlar, gezici eğitim birimleri, araştırma üniteleri, uzaya fırlatılan uzay araçları da sayılabilir. Çünkü bu mobil birimlerde çalışan kişinin dinlenebileceği, uyuyabileceği, yemek yiyebileceği kısımların da olması gerekir. (Şekil 4.26) (Şekil 4.27) (Şekil 4.28)



Şekil 4.26. İtalya'da Katlanabilir Mobil Sağlık Birimi(Latina, 1987).



Şekil 4.27. Mobil Okul.



Şekil 4.28. Mobil Ofis(Siegal, 2002).

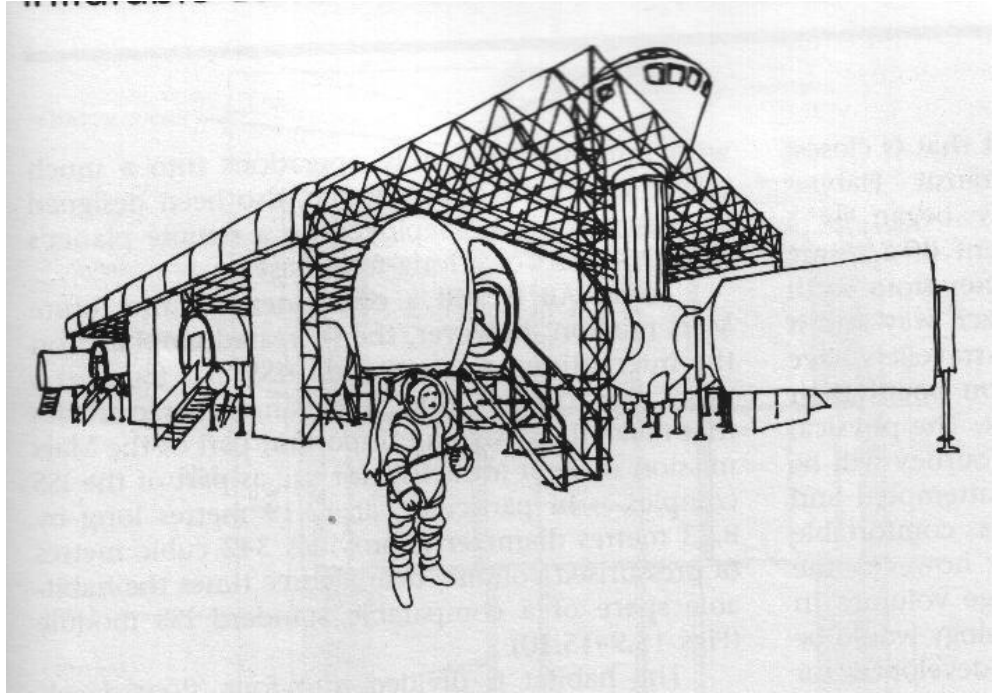
Çağdaş yaşama için uygun olacağı varsayılan başka bir ortamda toprak yüzeyinden bağımsız, ondan daha yüksek bir ni voda gerçekleştirilecek uzaysal kurgulu bir yapay ortamdır[28].

Uzay araçları da prefabrik ve hafif modüler sistemlerden yapılırlar. Ana parçaları enerji sistemi, iletişim sistemi ve çeşitli modüllerdir. Modüller de bir mekanizmayı meydana getirir[75].

At mosfer dışında yapılan her mekan çok değerlidir. Bütün mekanda maksimum işlev vardır. Yaşana bölümünün çalışma, uyuma ve yemek yeme bölümü olarak kullanılması gibi. Diğer taraftan ekolojik açıdan çevreyle uyumlu olması da gerekir[75].

Bu tarz uzaysal araçlarda yaşayan kesi mi Çin bu bir iher dünyayla ya da yerleilişki kesildikten sonra onun konutu ya da barınma yeri haline gelir. Konutun her türlü yaşamsal ihtiyaçları karşıladığı düşünülürse bu aracın da bir karavandan farkı yoktur.

Uzay araçlarında numune alıma, dışarı çıkma gibi çeşitli aktiviteleri gerçekleştirmek için küçük mobil üniteler vardır[75]. (şekil 4 29)



şekil 4 29. Uzayda Kurulmuş Qan Mobil Yerleşme(Bock, 1998).

5 TÜRKİYE’DE MOBİL KONUT UYGULAMALARI

Türkler’de mobil yaşam çok eskiye dayanır. Orta Asya’da bulunan Türk boyları göçebe bir hayatı tercih etmiştir. Orta Asya’da M.S. 745-840 yılları arasında kurulan Uygur devleti yerleşik hayatı benimsemiştir. Yerleşik hayata geçen kentli tarımla uğraşmıştır. Ancak yine de göçebe hayatı sürdüren nüfusun sayısı da az değildir.

Göçebe Türkler ilk başlarda yerleşik hayata geçen yerlileri tenbel olarak görmelerine rağmen göçebe yaşam sürenler de aradan geçen savaşlar, yeniden kurulan devletler, Oğuzlar’ın Anadolu’ya gelmeleri, kültür alışverişleri, beylikler dönemi, Selçuklu ve Osmanlı’dan sonra Türkiye Cumhuriyeti gibi uzun bir tarih sonucunda Türklerde mobil yaşam bitmiş sayılmaktadır. Günümüzde mobil yaşam süren insan sayısı oldukça azdır. Toroslar’da hala yaşama çabası veren Yörükler, hayvancılıkla uğraşanlar bunlardan bir kaçıdır.

Türk evinin kökenleri göçebelik dönemine kadar uzanır. Türklerin Anadolu’ya gelip yerleşmeden önceki düzenleri, göçebeliliğin bütün özelliklerini taşır. Oda içerisiindeki yerleşme bile çadırdaki yerleşme düzeni gibidir. Gündüz üzerinde oturlan sedir gece bir yatak haline gelir. Ya da banyo yapılacağı zaman yükük olarak kullanılan dolap banyo haline gelir. Konutun içerisiindeki bu portatiflik Türk kültürünün temel olan göçebelikten gelir.

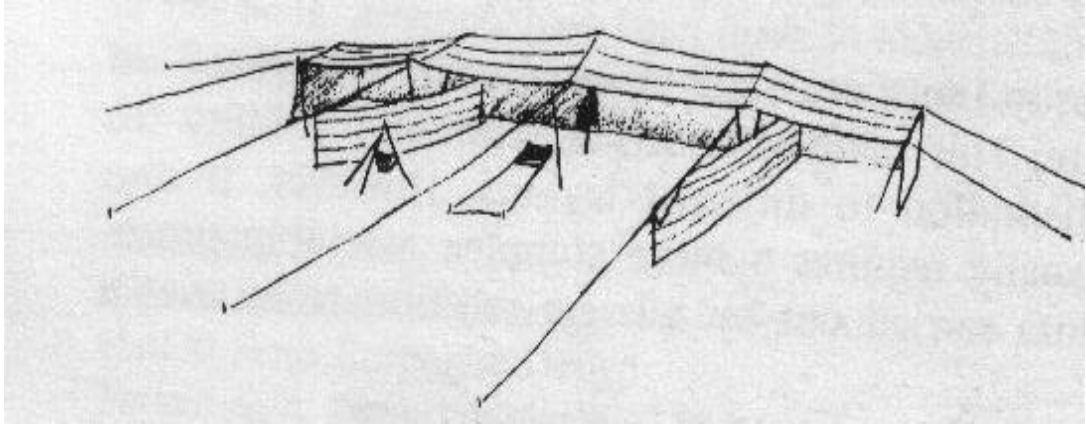
Türkler, İslamı benimsedikten sonra Anadolu’ya gelmişler ve yerleşme düzenine geçmeye başlamışlardır. Bu ortamı içinde, göçebelik kavramı İslam dünyaya görüşü ve Anadolu’nun verileriyle birleşerek, yeni bir yaşama kavramı ve biçimini ortaya çıkarmıştır.

Göçebelik «aile toplumu» nu getirir. Çadırlar «Yaşama birimleri» olarak gelişmiş ve biçimlenmişlerdir. Bu birimler aile toplumu içinde oluşan yeni ailelerin de yaşayacağı birbirine benzeyen yaşama çevreleridir.

Bu yaşama çevrelerine ev, iv, uy, oyak, kerekü, gerge, çerger, çadır, çetir vb. isimler verilmiştir. Göçebe Türkler’in Anadolu’ya yerleşmeleri kademeli kademeli olmuştur. Türkler’in bir kesimi, geleneklerine tümüyle bağlı kalmış ve çadırlarda



Şekil 5.2 Tatar Türkleri'nin Yurtlarını Taşıması (Kronenberg 2002).



Şekil 5.3. Türklerde Kara Çadır.

Ancak Türklerin bir zamanlar göçebe olarak yaşayan bir toplum olduklarını unutmamak gerekir. Hala Türklerde o yer değiştirme güdüsü vardır. Yazın farklı bir yere, daha çok iklimsel olarak kendisine en yakın yere gider, kışın evine geri döner. Bu nedenle diğer bölümlerde bahsedilen ve hatta başka toplumların kimliği olmak üzere olan mobil konut birimlerinin Türkiye'de uygulanabilirliğinin tartışılması gerekmektedir.

5.1. Yere Bağlı Mobil Konutlar

Türkiye'de mobil konut sektörü gerek ekonomik sebepler gerekse de politikalar nedeniyle yeterli ilgiyi göremiştir. Türkiye'de daha çok karavan üreten firmalar ve deprem sonrası acil konut ihtiyacını karşılamak amacıyla üretilen bir mobil konut sektörü oluşmuştur. Ancak günümüzde gerek dar gelirli için gecekonduselerini

belli bir düzene sokmak gerekse de kentlerdeki fiziksel eski ne yapmış olan beton binalarda yaşayan insanlar ve sağlıklı ol mayan binalar yerine bu ailelerin yaşayacağı nitelikli mobil konut parklarının uygulanması için bir neden yoktur.

1998 Ağustos depremi beton binalarını insan güvenliğini ne kadar koruduğunu gözler önüne sermiştir. Tabii ki bu olayda sadece politikalar değil inşaat sektörünün de payı büyük olmuştur. Bu nedenle deprem sonrası gerek acil konut ihtiyacını karşılamak gerekse de daha güvenli ve ekonomik olan hafif prefabrik sistemlere başvurulmuştur.

Özellikle günümüzde toplu konut sitelerinin inşasında hızlı bir üretimi çini olması nedeniyle hafif prefabrik sistemleri tercih sebebi haline gelmiştir. Karavan sektörü ise daha çok turizm amaçlı kullanılmak üzere tercih sebebi haline gelmiştir.

Hafif prefabrik konut ve karavanların ülkemizde nasıl kullanıldıklarını ve tercih edilme sebeplerini incelemekte yarar vardır.

Ülkemizde izlenen sosyal ve ekonomik politikalar nedeniyle, sanayinin kentlerde yoğunlaşması ve tarımda uygulanan mekanizasyonun etkisi ile ‘Kent’e Göç’ olgusu meydana gelmiştir[77].

Ülkemizde yılda ortalama 350.000 yeni konut ihtiyacı doğmaktadır, faaliyetlerini sürdüren ve teknolojik yapımsistemine uygun üreten yapımcıların kapasiteleri henüz konut açığını kapatacak seviyede değildir. Yüksek konut açığı, gelir seviyelerinin yeterli olmaması ve devletin yaptığı çalışmaların yetersiz kalması, gecekondulaşmaya, ruhsatlı yapılarda bile yönetmeliklere uyulmayan kalitesiz malzeme kullanılmasına, sağlıksız yapılaşmaya yol açmakta, bu durum ülke kaynaklarının israf edilmesine, çarpık yapılaşmaya, sağlıksız nesiller yetişmesine neden olmaktadır[77].

Yalnız, ülkemizde hala iç göç olgusu vardır. İki çeşit iç göç vardır. Birisi köyden kente, diğeri ise kentten köye dönüşür. Göç kavramına bu açıdan bakacak olursak her ikisinin de ekonomik nedenlerden dolayı olduğu söylenebilir. Kente göç özellikle 1980'lere kadar toplum tarafından hoşgörü ile bakılıyordu. Ancak kente yapılan göçler, gerek ekonomik nedenler ve gerekse de politikalar nedeniyle kent silüetini bozan yapıların oluşmasına sebep olmuştur. Bu nedenle gecekondu semtleri kent sel bir sorun haline gelmiştir. Gecekondu lar ilk dönemlerde kentin daha iyi bölgelerinde yer bulana kadar yaşanacak geçici yerleşmeler olarak görülüyordu. Ancak durum böyle olmamıştır. Çkarılan imar afları veya tapu sertifikaları ve politik nedenlerden

dolayı gecekondular kentin bir parçası haline gelmiştir. Hatta zaman zaman bu gecekondular yerleri kentin merkezinde kalmıştır.

Bu da Türkiye’de oluşan konut sorununu başlıca tetikleyen unsurlardan birisi olmuştur. Artık çoğu kentte düzensiz bir yapılaşma görülmektedir. Günümüzde gecekondular bölgelelerinin yeniden düzenlenmesi amacıyla bir çok araştırma ve bir çok iyileştirme projesi üretilmektedir. Bunların başında da mobil konut birimleri önerilebilir. Çünkü mobil konut ekonomik olmasının yanında kullanıcılarına sağlıklı bir ortam sağlar. Dar gelirliyle ilgili yapılan araştırmalarda da büyük bir kısmı sağlıklı ve alt yapısı düzgün yerleşim alanları istemişlerdir. Bazı dar gelirli de mobil konutlara sıcak bakmaktadır (Bknz. Bölüm 6, Adım 1).

Kentlerimizde arsa üretiminin hala yapılmış olması düzensiz kentlerin oluşmasında başka bir sebeptir. Kentlerde arsa planlamasının yapılması şehrin gelişim aşamalarında çok önemlidir. Gecekondulaşmayı önlemek için dar, orta ve yüksek gelirli için arsa üretiminin yapılması gerekir. Bu nedenle de bu kesimlere hitap edebilecek alt yapısı hazırlanmış, ulaşım sağlanmış mobil konut parkları önerilebilir.

Her ne kadar gelişmiş ülkelerin vazgeçilmezlerinden biri olan mobil yapılar ülkemizde yeni bir sektör yaratmaya yeni başlamış olsa da yeterli bir sektör oluşmamıştır. Örneğin tam anlamıyla ülkemizde bir mobil konut parkı vardır diyemeyiz. Çünkü mobil konut parklarının hemen hemen hepsi kamplardır ve yerleşik hayata geçen mobil konut kullanıcısı da bu kamplarda varlıklarını sürdürmektedirler. Ülkemizde ise mobil konutlar ya karavan ya da prefabrik konut olarak tercih edilmektedir. Çünkü mobil konut sektörü sadece bu yönde gelişmiştir.

Ülkemiz genelinde üretilen konutların %95 i geleneksel sistemle gerçekleştirilirken, %5 i endüstrileşmiş yapı sistemleriyle üretilmektedir.

Endüstrileşmiş yapı sistemlerinin faydaları:

- Yapı elemanlarında standartlaşma imkanı,
- Yapı kalitesinin yükselmesi,
- Malzeme ve işçilikte tasarruf imkanı,
- Her türlü hava koşullarında inşaat imkanı nın devam,
- Yapı sürelerinin kısalmasıdır [77].

İstatistiki verilere göre, Avrupa ülkelerinin bir çoğunda meydana getirilen konut ve sanayi yapılarının yaklaşık yarısı, bu sebeplerden dolayı endüstrileşmiş yapı m sistemleriyle üretilmişlerdir[77].

Mobil konutların da endüstriyel bir ürün olduğu düşünülürse Fethi Hinginar'ın bahsettiği faydaların hepsi mobil konutlar için de geçerlidir[77].

Endüstriyel yapı m sistemlerinin, Türkiye'de ilk uygulaması 1960'lı yıllarda, Ankara, İstanbul, İzmir v.b. illerimizde uygulamaya girmiştir. Günümüze kadar sanayi siteleri, küçük sanayi siteleri, anbarlar, depolar, tek veya çift katlı konutlar, deprem evleri, sağlık evleri, moteller, turistik tesisler, lojmanlar, toplu konut gibi bir çok yapı üretilmiştir.

Her ne kadar ülkemizde mobil konut ünitelerinin üretimi az da olsa çoğu mîmarlık otoriteleri yakın gelecekte doğal afetler sonucu oluşacak konut açığının giderilmesi veya gecekondulaşma sonucu oluşan bozuk yapılaşmanın düzeltilmesi için mobil konutların bir öneri olabileceğini bilmektedir. Ancak ekonomik ve politik nedenlerden dolayı seçilen ve kullanılan konut tiplerinin Türk ulusunun kimliğiyle ve ülkeyimizin iklimsel şartlarıyla uyuşması maddi açıdan yine devleti zarara uğratmaktadır. Örneğin 1999 depremi sonunda afetzedeler yapılan prefabrik konutlarda oturmayı tercih etmişlerdir[79]. Oturanlar da kendilerine göre bu konutlara eklemeler çıkar malar yaparak kendi yaşam tarzlarına uydurmaya çalışmışlardır. Örneğin çoğunluğu evlerinin ön tarafına yarı açık mekanlar ya da rüzgarlıklar eklemişlerdir[78, 79]. Bu barınaklarda önerilen malzemeler ise ahşap ve metal birleşimleridir.

Şener İstanbul genelinde olası afet sonrası Zeytinburnu'nda geçici yerleşim alanı ve bir hafif prefabrik konut tipi önermiştir. Çalışma, olası afet öncesi, geçici bir konut stokunun imal edilmesi, stoklanması, bir tip yerleşme modelinin oluşturulması amacıyla İstanbul Belediye Başkanlığına İ. D M P. kapsamında bir projeyi kapsamaktadır. Şener'in yaptığı araştır mayaya göre 7.1 şiddetindeki olası İstanbul depreminde,

evsiz sayısı 680.000 kişi

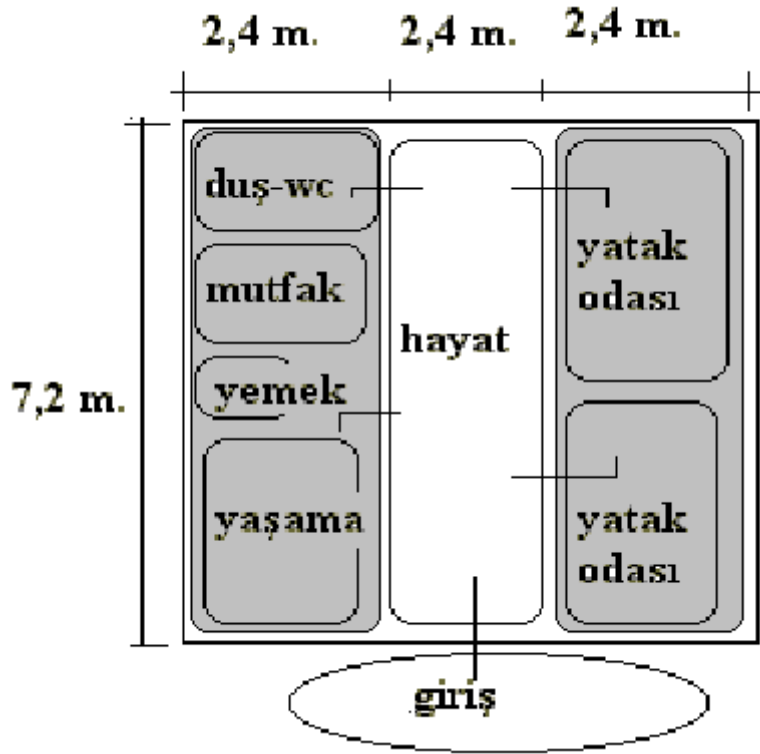
geçici barınma ihtiyacı olan kişi sayısı, 206.000 kişi

geçici barınak gereksinimi, 52.000 adet

geçici barınak için gereken açık alan ihtiyacı, 516 hektar olarak hesaplanmıştır[78].

Şener bu araştırmada prefabrik yapılması muhtemel olan alanların yer seçiminin önemli olduğunu, yeterli analizlerin yapılması ve en uygun alanların seçilmesi gerektiğini, arazi kullanım planlarının yapılması ve tüm yapı ve şebekelerin depreme dayanıklı biçimde projelendirilmesi gerektiğini ifade etmiştir.

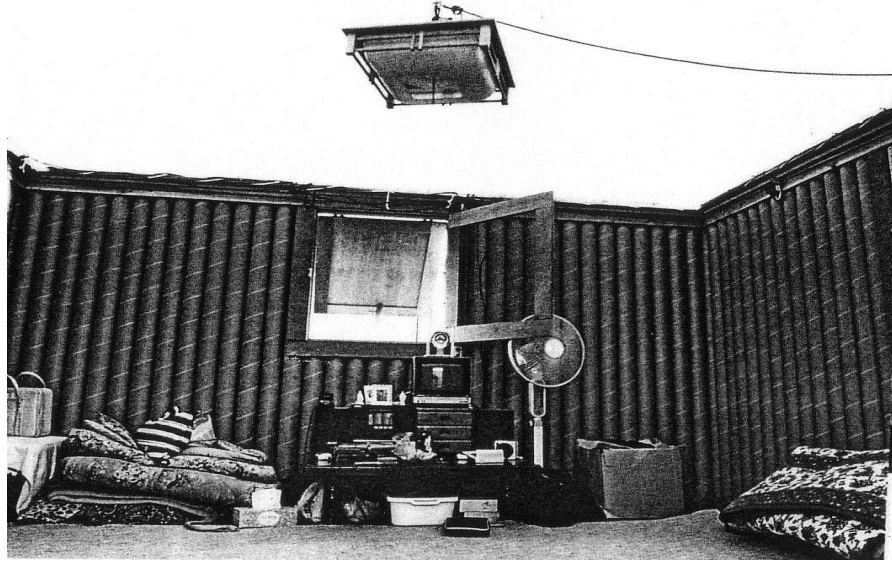
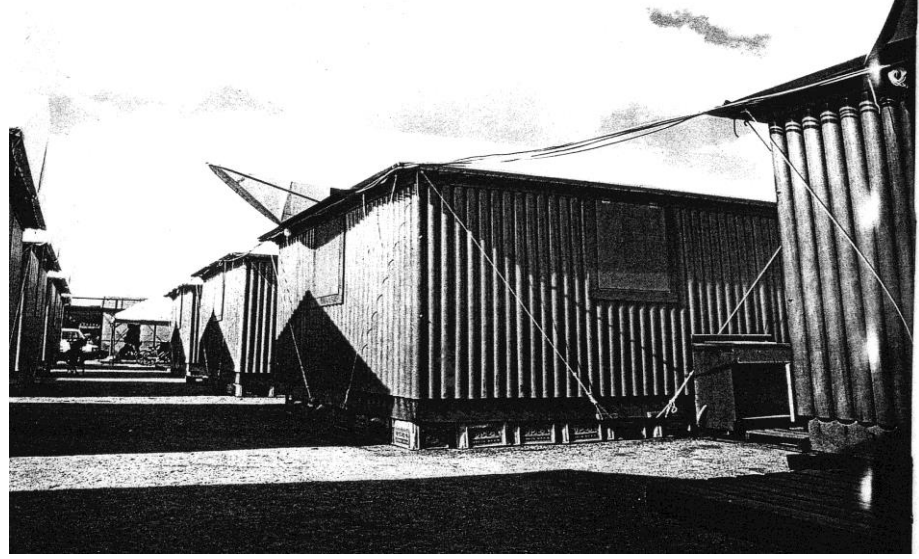
Önerilen alanlar Zeytinburnu'nda pilot bölge olarak adlandırılmıştır. Şener bu projede Mbarch adlı konut birimlerini önermiştir. Bu birimler iç içe geçebilir birimlerdir. Bu nedenle üretildikten sonra rahatlıkla küçük bir alanda stoklanabilmektedir. Uygulama aşamasında ise bu birimler bir araya getirilerek depremkonutları oluşturulmuştur. Her bir konutun maliyeti 10.000 \$'dır. Ancak seri üretilmyapılırsa bu tasarımın maliyeti %35-54 arasında düşecektir. Mbarch' da iki adet 2,4*7,2 m ebatlarındaki modüllerin arasına yine 2,4*7,2 m uzunluğunda Türk evinin özelliği olan bir hayat yerleştirilmiştir. Malzeme olarak ise ahşap, metal ve cam bileşenleri kullanılmıştır. (Şekil 5.4)



Şekil 5.4. Mbarch Şematik Plan, 2004

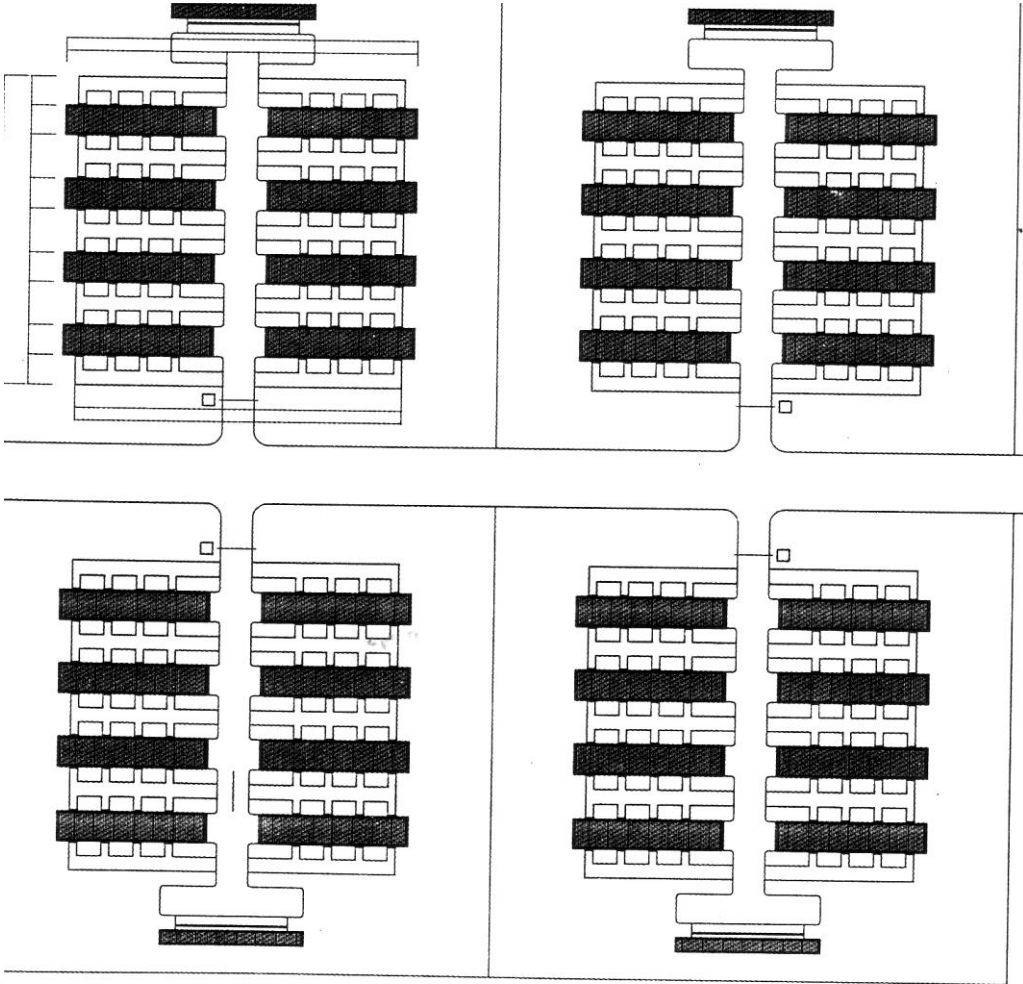
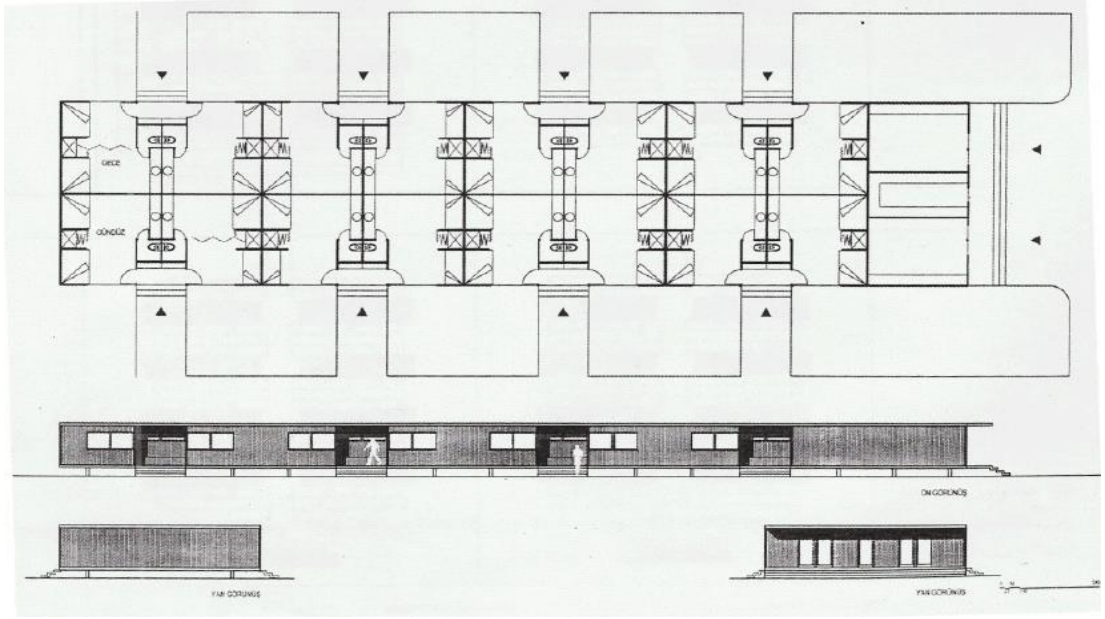
1999 depreminin ardından önerilen başka bir konut tipi ise, Shigeru Ban'ın tasarladığı 1995 Kobe depreminde de kullanılan kağıt tüp evler olmuştur. Bu evlerdeki kağıt tüp panellerin her kalınlıkta olabilmesi iklimsel koşullara bu konutların uyabilmesini sağlamaktadır. Bu konutlar ülkemizin iklimsel, sosyal ve ekonomik şartlarına

uyunludur. Kobe’de 4 mlik zemin planı kullanılmışken, 2 Kasım 1999 depremi sonrası, Bolu’da aile boyutu ve standart ahşap lata ölçüleri 3*6.1 mlik bir dikdörtgenden üretilmiştir[73]. (Şekil 5.5)



Şekil 5.5. Shigeru Ban’ın Kağıt Tüp Evleri ve İçten Görünüşü(Anonim 2002).

Acil konut ihtiyacı için konteyner evler de başka mimarlık otoriteleri tarafından öneri olarak sunulmuştur. Bu binalar da ikiz evler olarak tasarlanmıştır. Bu konutların bir özelliği de birkaç gün içerisinde kurulabilmesidir. Tek seferde kurulan her bir blok 16 ev birimi ile bir ortak depo/çamaşırhaneden oluşmaktadır[80]. (Şekil 5.6)



Şekil 5.6 Konteyner Evler(Tüner tekin, 2001).

Bütün bu örneklerin yanında ülkemizde mobil konutların en çok uygulandığı çeşitlerinden biri de karavanlardır. Karavanların malzemenin yeterli olmasından kaynaklı üretimi uzun süreli olmaktadır.

5.2 Hareketli Mobil Konutlar (Karavan örneği)

Yollar, sabit oldukları halde aynı zamanda hareket halinde olmayı sağlarken insanlar için otomobil, evin bir uzantısı olan bir mekanla birlikte yola koyulmak ve istenildiği zaman geri dönebilme anlamına gelmektedir. Bu anlamda yol, Amerikalılar için özgürlüğün sembolü konumundadır[81].

Ülkemizde otomobiliyle birlikte evin uzantısı olan bir mekanla yola koyulunan nesne karavanlardır.

Batı'da önemli bir yaşam tarzı olmasına rağmen Türkiye'de kısa bir süre öncesi ne kadar sadece tatilcilerin kullandığı karavanlar deprem korkusundan kaynaklı bazı kesimlerin kurtuluşu mudur olmuştur. Depremden sonra korkuyu üzerinden atamayan bazı kesimler karavan kamplarına sığınmışlardır [82]. (Bknz. Bölüm 6, Adım 1)

Ülkemizde elbette insanlar sadece deprem korkusu nedeniyle karavanda yaşamaktadır. Özellikle doğanın içinde yaşamayı ve özgürlüğü seven, kendine özgü bir yaşam tarzı olan, şehir gürültüsünden uzak kalmayı tercih eden insanlar karavanda yaşamayı tercih etmektedirler (Bknz. Bölüm 6, Adım 3).

Türkiye'de bu alanda bir tane dernek vardır: Türkiye Kamp ve Karavan Derneği. Dernek, doğa ile içiçe yaşamayı seçen ve kampanyası alternatif bir tatil seçeneği olarak görenler tarafından kurulmuştur.

Türkiye-İstanbul Kamp ve Karavancılar derneği başkanı Reha Bali kendilerine ait web sitesinde bir zamanların gözde turizmi olan kampanyasının nasıl bu hale geldiğini şöyle anlatmaktadır:

‘1960’lı, 70’li yılların gözde tatil turizmi olan kamplar gençler, mevrut, işçi ve küçük esnaf kesimi ailelerin tercih ettiği, deniz kenarında kurulmuş, ucuzluğunun yanında doğanın tadının çıkarıldığı, tatil yaşamının ortaklaşa paylaşıldığı mekanlardı. Gençliğin de tercih ettiği bu tatil türünde hem tatil yapıp hem de konaklanan ülke tanınabilmektedir. Kampların sayısı giderek artmıştır. Çadırların yanı sıra bungalolar, mutfaklar, lokantalar, çamaşırhaneler eklenmeye başlanmıştır. Bu arada yavaş yavaş Avrupa’dan gelen turistlerin karavanları da bu kampların bir parçası olmuştur...

1980'li yılların başından itibaren, yazlık furyasının başlamasıyla birlikte tatil beldeleeri sitelerle dolmuş, yazın nüfusu şişen, kışın ise hayal et beldeleer ortaya çıkmıştır. Bu yazlık furyası, kamp tatilini büyük ölçüde unutturmuştur. Yazlıkçılığın ortadan kaldırdığı kamp tatilinin bir parçası olan yabancı karavancılar da 1990'dan sonra meydana gelen Yugoslavya savaşı, Batı ve Orta Avrupa'yı Türkiye'ye bağlayan yolu kapanmasıyla o yıllarda Türkiye'ye giriş yapan 200 bin ci varındaki karavantatilisinin Yunanistan'ı tercih etmesi ne neden olmuştur' [83].

Ülkemizde, mobil konutların kullanıldığı kampingler vardır. Ancak yeterli bakım ve ilgiden yoksun oldukları gibi, bundan dolayı yavaş yavaş bu kampingler kapatılıp yerlerine büyük oteller yapılmaya başlanmıştır. Kamp ve karavancılık yeniden rağbet görmeye başlamıştır. Bunun sebebi hem insanların doğayla barışık bir yaşam sürmek istenmeleri hem de deprem korkusudur (Bknz. Bölüm 6 Adımı 1).

Ülkemiz sadece otel turizmini değil alternatif turizmi de kullanılırsa kazanacağı yıllık gelir çok daha fazla olacaktır. Yunanistan gibi ülkelerin gelir kaynaklarından birinin de alternatif turizmin mobil yerleşimlerinden olduğu düşünülürse, ülkemizde de buturizmçeşidi nin yeni den bir seçenek haline gelmesi sağlanmalıdır. 1990 öncesi başka ülkelerde tatilini yapmaya başlayan ancak bir zamanlar Türkiye'deki kamları tercih eden 200.000 ci varındaki karavancının tekrarı dikkatini çekmek gerekmektedir. Bunda en etkili yöntem de ülkemizi tanıtan reklamlara kamp ve karavan görüntülerinin de konulmasıdır. Bunların yanında ülkemizde bulunan kampinglerin yeni den düzenlenmesi gerekmektedir. Çünkü, Avrupa'da en az 5 milyon karavancı vardır ve bundan 10 yıl kadar önce her yıl bu 5 milyon Avrupalı karavancının 200 bine yakını Yunanistan sınırından Türkiye'ye giriş yapmıştır. Şimdilerde ise girişler hemen hemen hiç denecek düzeye inmiştir. Türkiye'ye gelenleri ise Yunanistan çekmiştir.

‘‘Karavancı turistler kitle turizmini n insanlar gibi değillerdir. Eğitilmiş kültür ve ekonomik düzeyleri yüksektir. Bu kesim gittiği ülkede en az bir ay kalır. Tüm ihtiyaçlarını ziaret ettiği ülkeden karşılar. Aylık tatil harcaması ortalama 5-6 bin dolar düzeyindedir. Doğayla barışık oldukları için çevreyi kirl etmezler. Deniz, kumsal dinlencelerinin yanında ülkenin kültürel merkezlerini görmek isterler. Kamp ve karavancılık Avrupa'da büyük bir sanayidir. Değişik ülkelerde üyeleri 10 binleri aşan kulüpleri, yayınları, internet siteleri ve aktiviteleri bu kesimi birbirine yaklaştırır...’’ [83].

Bali'nin de bahsettiği gibi kamp ve karavancılığın ülkemize ek bir gelir oluşturmaları yüksek bir ihtimaldır. Kampinglerden kısaca söz edecek olursak, alternatif tatil

seçeneklerinden biri olan ka mp ve karavan turiz mi, bir yandan do ğayla içiçe ol ma yı sa ğ lar ken di ğ er yandan kişiye ekono mik bir tatil seene ğ i sunar. Türki ye’de, Turizm Bakanlı ğ ı’na onaylan mış ve beş bl ge ye yayıl mış yaklaşık 300 adet ka mping alanı bulunmaktadı r. Ancak, günümüzde bu ka mping alanları nın bir kıs m kapatıl mış, yerlerine büyük oteller yaptırıl mıştır veya hala yapı m de va met mek tedir. Mevcut ka mpinglerin de az bir kıs m mobil konut uyl a tatil yapan ka mpıları n tatil yap ma sı na i nkan ver mek tedir. Her ne kadar bu ka mping alanları nın ço ğ u ol ma sı gereken ka mping standartları nda ol ma sa da mobil konut uyl a ka mp yapan tatilci kendi i nkan ı yla tatili ni yap maktadı r.

Türki ye’de bulunan ka mpinglerin büyük ço ğ unlu ğ u karayol u gzer gahları üzeri nde kurul muştur. Da ğ ya maçları nda, gl ve deniz kenarları nda, do ğayla baş başa a ma yi ne de tekno loji nin konfor uyl a güzel ve btye uygun bir tatil geçir mek isteyen kişiler için ka mpingler en güzel tatil seene ğ i dir.

Ka mp alanları nda, birçok l keden, çeşitli kültür düzeyi nden ve çeşitli kamp araçları ile i nsanlar bir araya gelebil mek tedirler. İ nsanlar do ğaya daha yakı n ol abilmek a ma cı ile ka mp yap maktadırlar. Bu nedenle do ğa ile bütünleş mek do ğrultusunda, araç ve gereç sei ni ile davranış bii mlerinde do ğayı ko ru ma yı ön planda tut mak gerekmektedir. Genel olarak do ğal ol ma yan, endüstriyel ve tekno lojik mal ze neler ne kadar pahalı ve ileri tekno loji ürünü ol ur sa ol sun, ka mp alanları nda görüntü ve ses kirlili ğ i ne yol aabil mek tedir.

l ke ni zde bulunan karavancılar gittikleri bölgelerde daha çok ka mpinglerde kal ma yı tercih et mek tedirler. Elektrik ve su i hti yaları nı bu ka mpinglerden sa ğ layıp ka mpinglerin sundu ğ u di ğ er i nkanlar dan da faydalan maktadırlar. Bu kampinglerin kurul du ğ u yerlerin güzel bir manzaraya sahip ol ma sı, wc, duş, mutfak, market, havuz, spor sahaları, restoran gi bi aktivite lerin ol ma sı tercih sebebi dir(Bölüm 6, Adı m 1). (şekil 5.7)

Ka mpinglerde genellikle gecelik ücret alın maktadı r. Bazı ka mpinglerde ise karavanda kalan kişi başına ücret alın maktadı r. Karavanlara hi zmet veren ka mpinglerin sayısı ise çok fazla de ğ il dir. Ka mpinglerin ço ğ unlu ğ u çadır kullananlar içi ndir.

Türki ye’deki ek me karavan ve mot okaravan pazarı nın yüzde 50 sine tek bir şirket sahiptir. şirket yetkilileri de pre m nedeniyle i nsanları n karavana i l ğ isi nin son yıllar da

daha da arttığını söylemişlerdir. Daha çok İzmit civarında bulunan karavan üreticileri Adapazarı ve Yalova'dan çok sayıda karavan sahibi olmak için başvuru geldiğini belirtmiştir ve ileride bu sayının daha da çok artacağını ifade etmişlerdir. Bir karavanın üretimsüresi ortalama 2 gündür. Ancak depremsomrası oluşan malzeme temin edeme me nedeniyle karavan üretimi bir haftaya kadar sarkmıştır[82]. (Şekil 5.8)



Şekil 5.7. Antalya Göynük Kampı ng



Şekil 5.8. Bir Karavan İçi.

Ü ke nizde ortalama yılda irili ufaklı 250 karavan üretilmektedir. Fiyat avantajı nedeniyle çekme karavana olan talep motor karavandan daha yüksektir. İsteğe göre

değişik büyüklükte ve konforunda üretilen karavanlar yatağı, masası, buzdolabı ve kli ması ile küçük ama konforlu bir ev görünümünü taşımaktadır[82].

Karavanların maliyetleri ise ortalama 2 milyar ile 6 milyar arasında değişmektedir. Bu karavanlar genellikle çekme karavanlardır. Motor karavanların maliyeti ise oldukça fazladır. Bu rakam bazen 40 milyarı bulabilmektedir.

Mobil konutların ülkemizde uygulanabilirliği açısından mevcut kampinglerin incelenmesinde, gecekondusentlerinde mobil konuta nasıl bakıldığı ve mimarların mobil konut konusunda ne düşündüğü gibi kriterlere cevap verebilecek araştırmaların yapılmasında yarar vardır.

Bu nedenle bu tez kapsamında ülkemizdeki mobil konut gerçeğini tespit edilmesi amacıyla yukarıdaki kriterlere yanıt verebilecek küçük araştırmalar yapılmıştır.

6. MOBİL KONUTLARIN TÜRKİYE’DEKİ UYGULANABİLİRLİĞİ İLE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR

6.1. Adım I. İstanbul ve Antalya’da Bulunan ve İçinde Mobil Konutların da Bulunduğu Bazı Kampinglerle İlgili Gözlemler

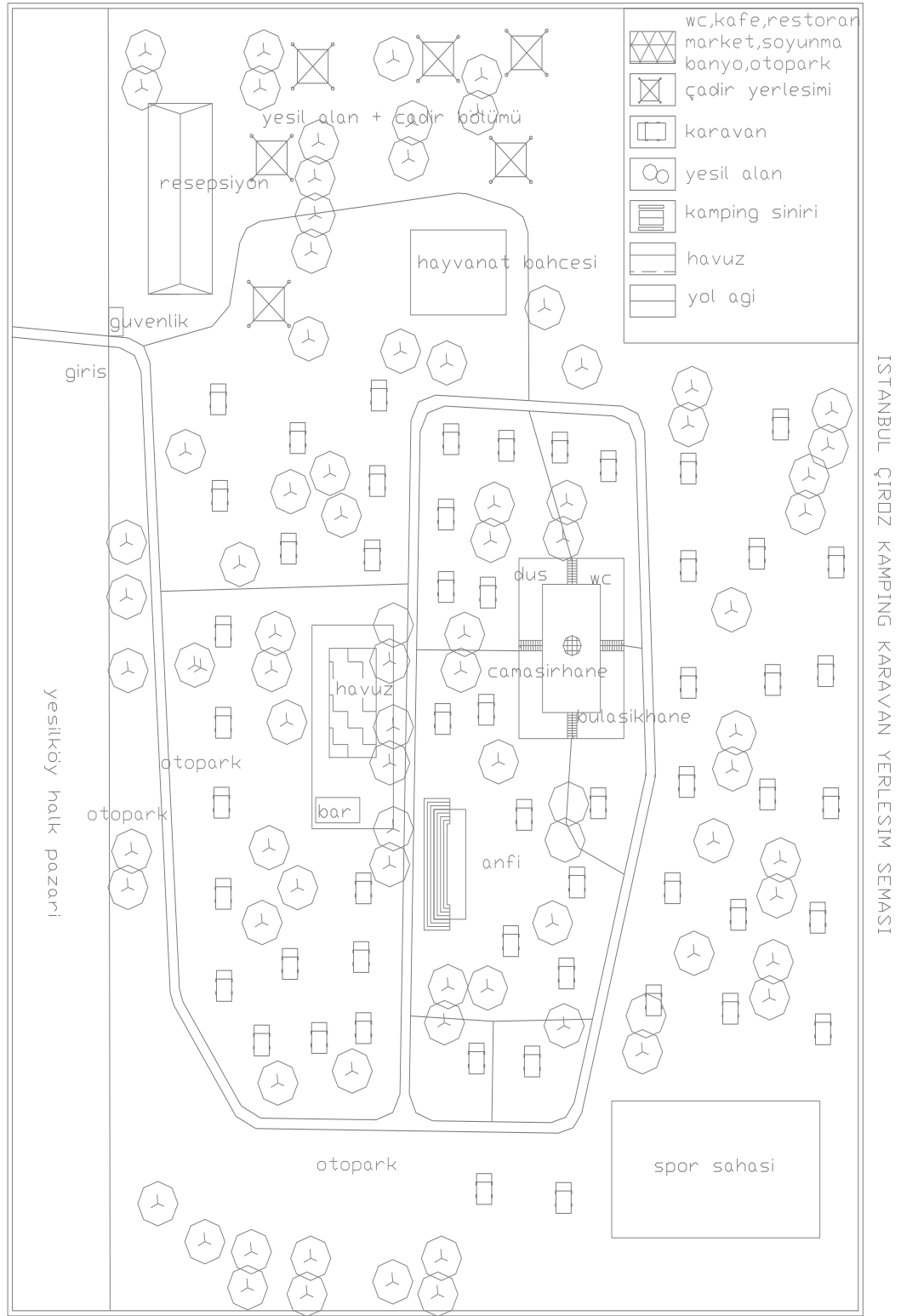
6.1.1. Amaç

1. Türkiye’de bulunan ve turizm amaçlı kullanılan kampinglerin durumunun saptanması
2. Karavanda yaşamayı tercih eden kampanyacılarla ve kamping yöneticileriyle karşılıklı görüşmeler yaparak kampinglerin nasıl daha iyileştirilebileceği konusunda fikir alna ve ülkemizde mobil konutta yaşamayı tercih etme sebeplerinin saptanması.

6.1.2 İstanbul ve Antalya’da Bulunan Kampingler

- **İstanbul Çroz Kamping**

Yer olarak Florya’da bulunan Çroz Kamping Yeşilköy halk pazarının hemen yanında olup, havaalanına ve hastaneye 1500m, alışveriş merkezlerine ve otobüs duraklarına 250m ve tren istasyonuna da 800m dir. Bulunduğu alan ortalama 90.000 m² dir. Bu alan bir süreliğine İstanbul belediyesinden kiralanmıştır. Çroz kamping 250 karavan kapasitesine sahiptir. Binyesinde resepsiyon, idari ofisler, Türkiye Kamp ve Karavancılar Derneğinin İstanbul Şubesi, karavanların konaklayacağı yerler, otoparklar, yüzme havuzu, spor sahası, duş, W C, bulaşık hane, çamaşırhane, hayvan barınakları(ördek, tavşan, kedi, köpek, kaz), anfi mevcuttur. Yaz aylarında çok sayıda aktiviteler yapılmaktadır. Kampingde sadece yabancı turistlere çadır kurmaları için izin verilmektedir. Her karavan kullanıcısına 22 m² alan tahsis edilmektedir. Aylık yer kirası 200 milyon T. L. dir. Ayrıca bu fiyata ek olarak elektrik faturası da kampingde konaklayanlardan ekstra alınmaktadır. (Şekil 6 1) (Şekil 6 2)



Şekil 6.1. İstanbul Çiroz Ka mpi ng Şe matik Plan

Çıroz Ka mپی ng'ın yöneticisi Sezai Yıl maz ka mپی ngde kalan ka mپی çılarla ilgili şunları söyle mektedir:

‘ ‘Ka mپی ngi nızde şu anda 170 ci varı karavan var. Bunların he men he men hepsi yüksek gelirli kişiler. Çoğunluğu ka mپی çı ol masına rağmen depremden korktukları için karavan alıp burada kalanlar da var. Ka mپی ngi nız genelde yaşlılar ve emeklilerden oluşuyor. Ka mپی ngdeki karavancılardan %20 si sürekli kalan insanlar. Yaz kış burada kalıyorlar. Karavancılarda dostluk çok önemli. O nedenle bir kıs m da gruplar halinde yılın belli zamanlarında farklı ka mپی nglere veya aktivitelere katılıyorlar.’ [84]



Şekil 6.2 Çıroz Ka mپی ng İç Görünüşleri, 2004.

Ka mپی ngde kalan karavancılardan maki ne mühendisi Ümit Tosun ve eşi şöyle diyorlar:

‘ ‘Biz 1999 Mır mara depreminden sonra karavan yaptır maya karar verdik ve karavan ımız bir yıl sonra tamamlandı. İlk başlarda deprem yüzünden bu konutu tercih et me mize rağmen, sonradan bizde bir tutku haline geldi. Şu anda Kadıköy’de bir apart manın 3. katında da evi miz var. Orada kalırken aklı mız hep buradaki konutumuzda. Çünkü en

huzurlu günleri burada geçiriyoruz. Güneşi gördüğümüz anda buraya koşuyoruz. Kar yağdığında da. Her türlü ısınma problemini de yalıtım malzemeleri kullanarak çözdük. Artık bu yaşantı arzı bizim vazgeçilmezimiz oldu. Kendimize bir bahçe de düzenledik ve burada çok mutluyuz' [85]. (Şekil 6.3)

Tosun ailesinin kızları yeni evli Özge Cönültaş'da şunları söylemektedir:

‘Biz Kozyatağında bir apartmanda 7. katta kalıyoruz ve kızımızın apartman çocuğu olarak yetişmesini istemiyoruz. Burası kızımız Seleni için mükemmel bir oyun alanı. Her sabah doğanın içinde, sabah güneşiyle uyanıyor.’ [86].

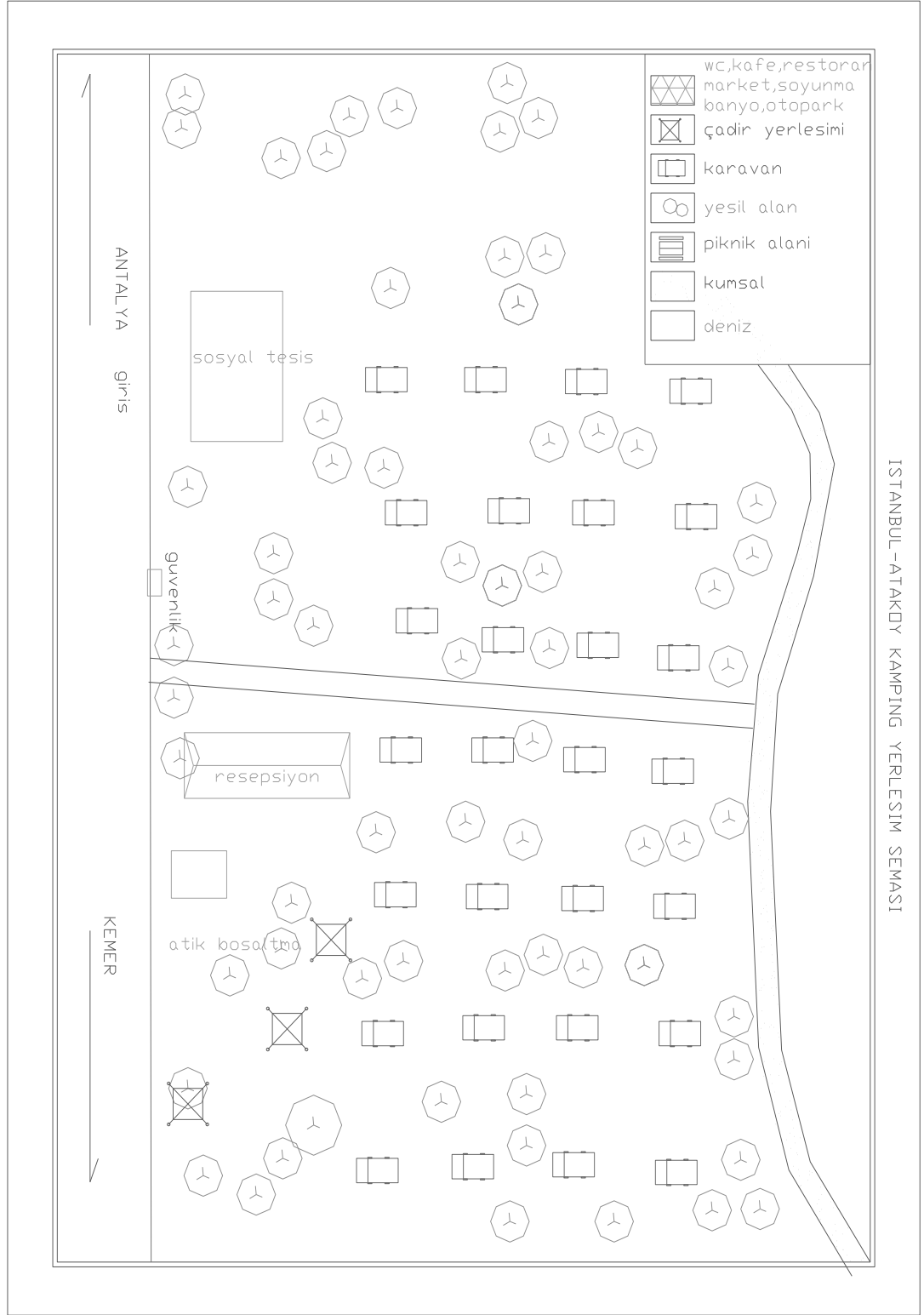
Kam pingde sürekli kalan kam pçılardan biri olan İnci teyze ise eş iyle birlikte karavanda yaşa nın ın büyük bir keyif olduğunu söyle mektedir ve karavanları nın ad ını da L'a more is ini ver mişlerdir.



Şekil 6.3. Tosun Ailesine Ait Karavan, 2004.

Mesleği pilotluk olan bir diğer kam pçi da apartmanda köpeklerini yetiştiremediği için karavanda yaşa mayı tercih ettiğini, doğayla yaşa nın ın hem kendine hem de hayvanlarına iyi geldiğini söyle mekte, eski den sadece hayvanları için geldiğini, şu anda ise burada yaşa maktan büyük keyif aldığı nı dile getirm iştir.

- İstanbul Ataköy Kampi ng



Şekil 6 4 İstanbul Ataköy Kampi ng Şemati k Plan.

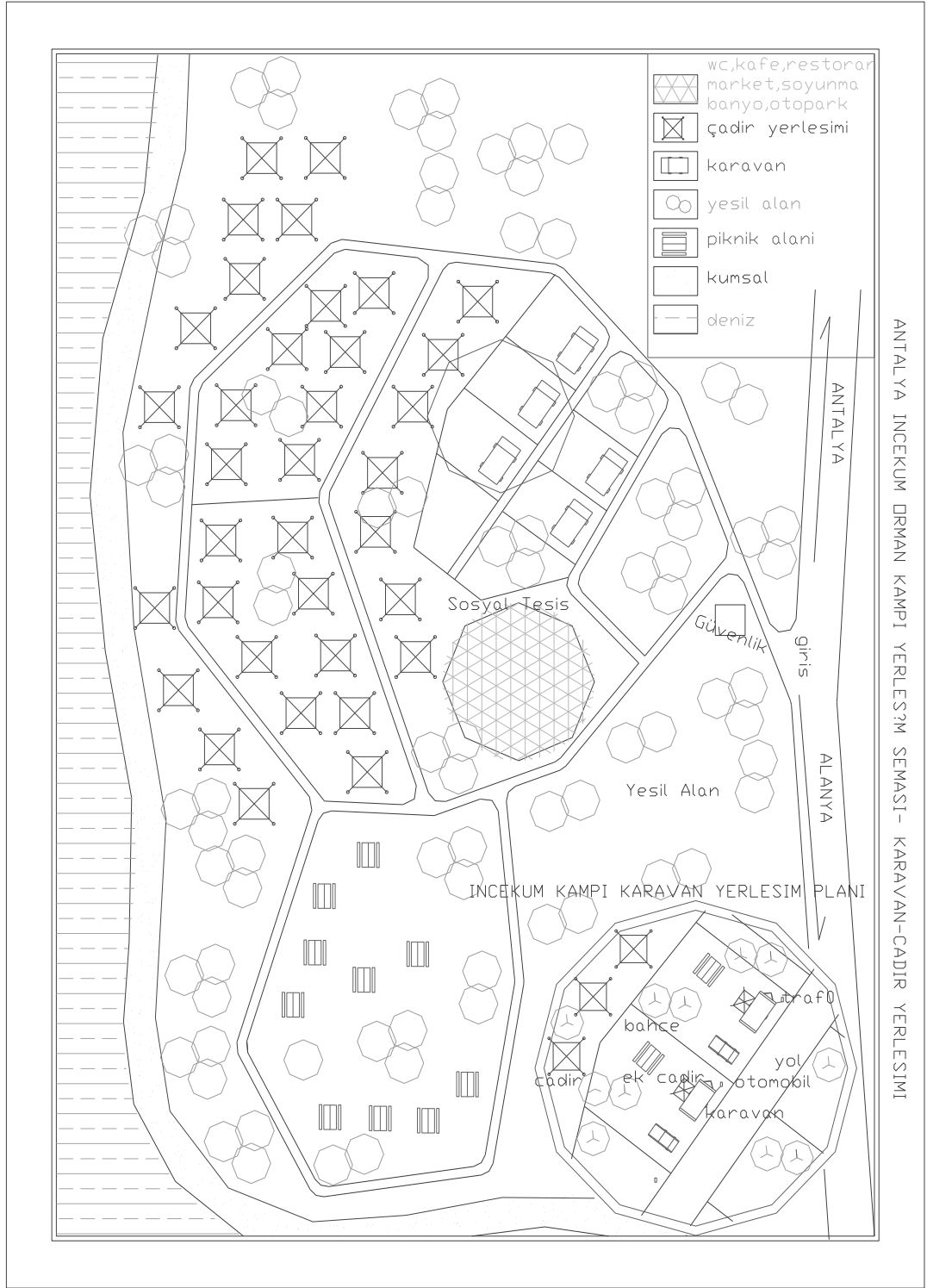
Özelleştirildiği için çok yoğun güvenlik önlemleri olan Ataköy Kampi'nde güvenlikten edinilen bilgiye göre çok zengin insanlar kalmaktadır. Aylık yer kiralama ücreti 200 milyon T.L. dir. Karavanda kalmalarının sebebi olarak çoğunluğu deprem korkusudur. Sürekli kalanlar %20 civarındır. Çoğunluk kışın Ataköy kampi'nde kalmakta yazın da çok gürültülü olduğu için Akdeniz ve Ege sahillerindeki turizm merkezlerini veya şahsi villalarını tercih etmektedirler. Ataköy Kampi'nin bünyesinde bulunan market, restoran gibi sosyal aktivitelerin yapıldığı mekanların hepsi kapatılmıştır. Burada yaşayan karavan sahipleri ise alışveriş ihtiyaçlarını Galleria'dan karşılamaktadırlar. (Şekil 6.4) (Şekil 6.5)



Şekil 6.5. Ataköy Kampi Önü, 2004.

- **Antalya-Alanya İncekum Orman Kampi**

Nor malde Orman Bölge Müdürlüğüne ait olan bu kamp 25 yıllığına kiralanmıştır. Bünyesinde karavan ve çadır alanları, kafe, restoran, market, banyo- wc, soyunma, otopark ve günlük piknik alanları bulunmaktadır. Karavanla kamp yapmanın gecelik yer ücreti 20 milyon T.L. dir. Orman kampindeki karavan kullanıcılarının %90 ı yabancı uyruklu insanlardır. Karavanıyla gelen yerli turistler ise karavanla kalma ücreti pahalı olduğu için karavanlarını otoparka koyup çadır yeri kiralamakta ve çadırda yaşamaktadırlar. Bu nedenle İncekum kampi'nde çadırda kalan turistlerin he n e n he n e n hepsi Türk'tür. (Şekil 6.6) (Şekil 6.7)



Şekil 6.6 Antalya-Alanya İncekum Orman Kampı Şematik Planı.



Şekil 6 7. İnceku m Q man Ka n pı Gör ünü ş l e r i, 2004.

- **Antalya- Göynük Orman Kampı**

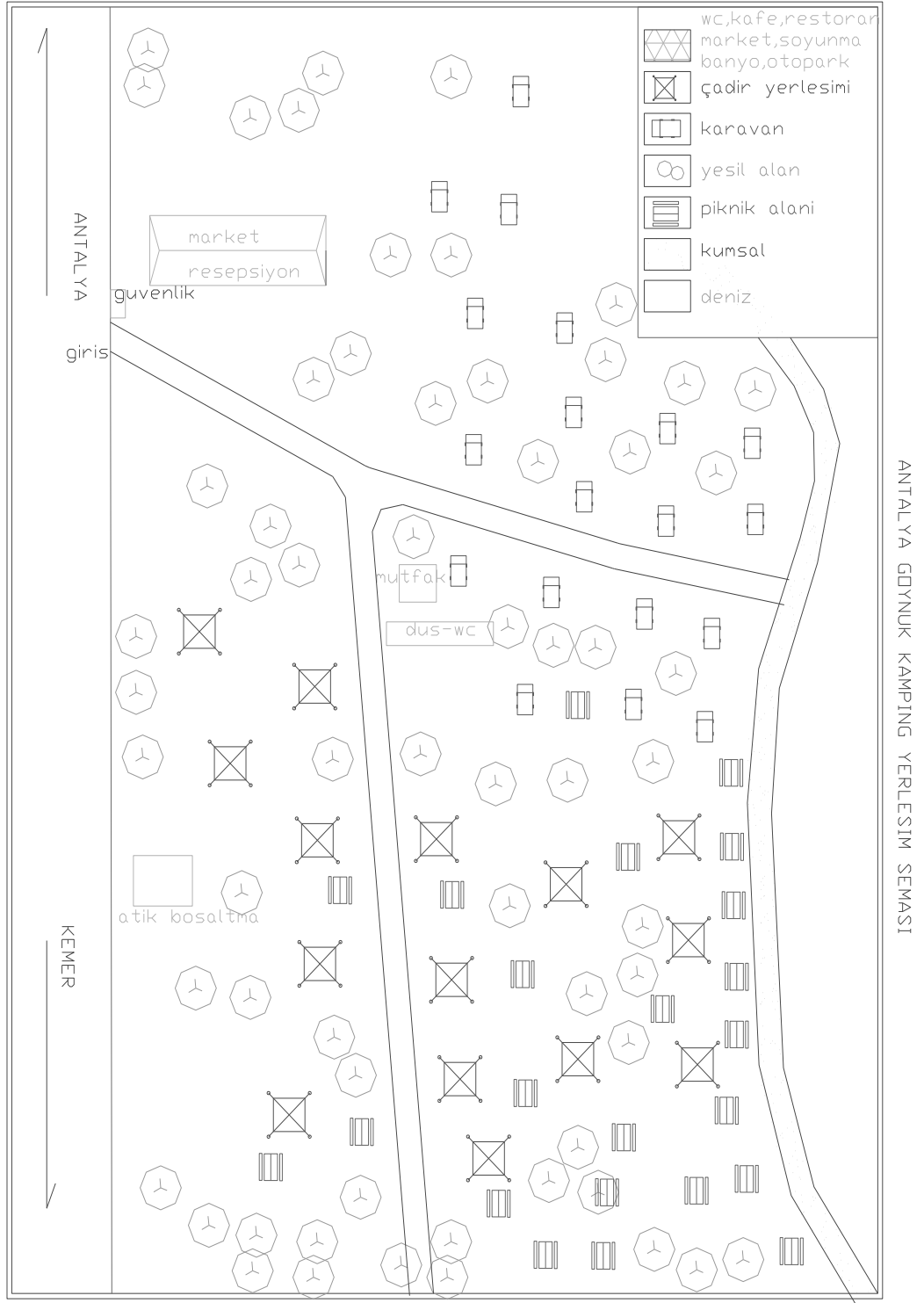
Antalya'dan Keçer'e giden sahil yolu üzerinde, Beydağları Olinpos Milli Parkı içinde, deniz ve ormanla içiçe, y z mek ve balıktutmak için elverişli olan Göynük Kamping de bir süreliğine kiralanan kampingler arasındadır. Göynük kampinge günübirlik gelenler ve dai i kalanlar vardır. G n birlik gelen karavancılar için geceli i 45 milyon, çadır ise 30 milyondur. Uzun süreli kalanlar ise aylık  de mektedirler. Sürekli kalanların çoğunluğu emekli ve ya lılardır. Burada kalma sebebi olarak ise doğayla içiçe olma ve temizliğinin kolay olmas ı sebep olarak gösterilmektedir. ( ekil 6.8) ( ekil 6.9) ( ekil 6.10)



Şekil 6.8 Göynük Kamping Gri i, www.kampkaravan.org

Bunun yanında 28 ya ında olup da oğlu ve e iyle k mp li i seçen Dilek G la ar unları söylemektedir:

‘E i me birlikte bir yıl öncesine kadar  zmir’de bir apartman dairesinde kalıyorduk. Ama apartman hayatından çok sıkıldık. Karavanla istediğimiz zaman manzaramızı de i tirebiliyoruz. Özellikle k mp ci insanların daha sıcak ve paylaşımcı insanlar olduklarını ke fettik. O lunuz için de çok güzel bir ortam burası. Güvenliğin çok iyi olmasından kaynaklı o lumu gözüm kapalı burada bırakabilirim. Aynı zamanda apartmanda ya arken insanlarдан hep kaçan o lumartık daha sosyal bir  ocuk oldu.şimdi onu görenler bu durumu inanamıyor. Okula da burada ba latmayı düşünüyoruz. Zaten yan komşuların da çocukları Keçer’e gidiyorlar okula. Çocukları okul servisi alıyor ve okula bırakıyor, okul  ıkı ı da geri getiriyor. Kamping bünyesinde küçük bir market olmasına rağmen market alı veri lerini Keçer’den ve halk pazarında yapıyoruz. Burada tek hoşuma gitmeyen  eyt oplu kulllanılan mekanların k mpa günübirlik gelen insanların dan kaynaklı pis olmas ı. Örneğin du -wc ler. Çok pis.’ [87]. ( ekil 6.11)



Şekil 6. 9. Antalya Göynük Otan Kampı Şematik Plan



Şekil 6 10. Göynük Ka mپی ng Genel Görünüş, 2004.



Şekil 6 11. Dilek- Mıstafa Gılaçar Mobil Konut u, 2004.

- **Antalya- Manavgat Green Park Oteli**

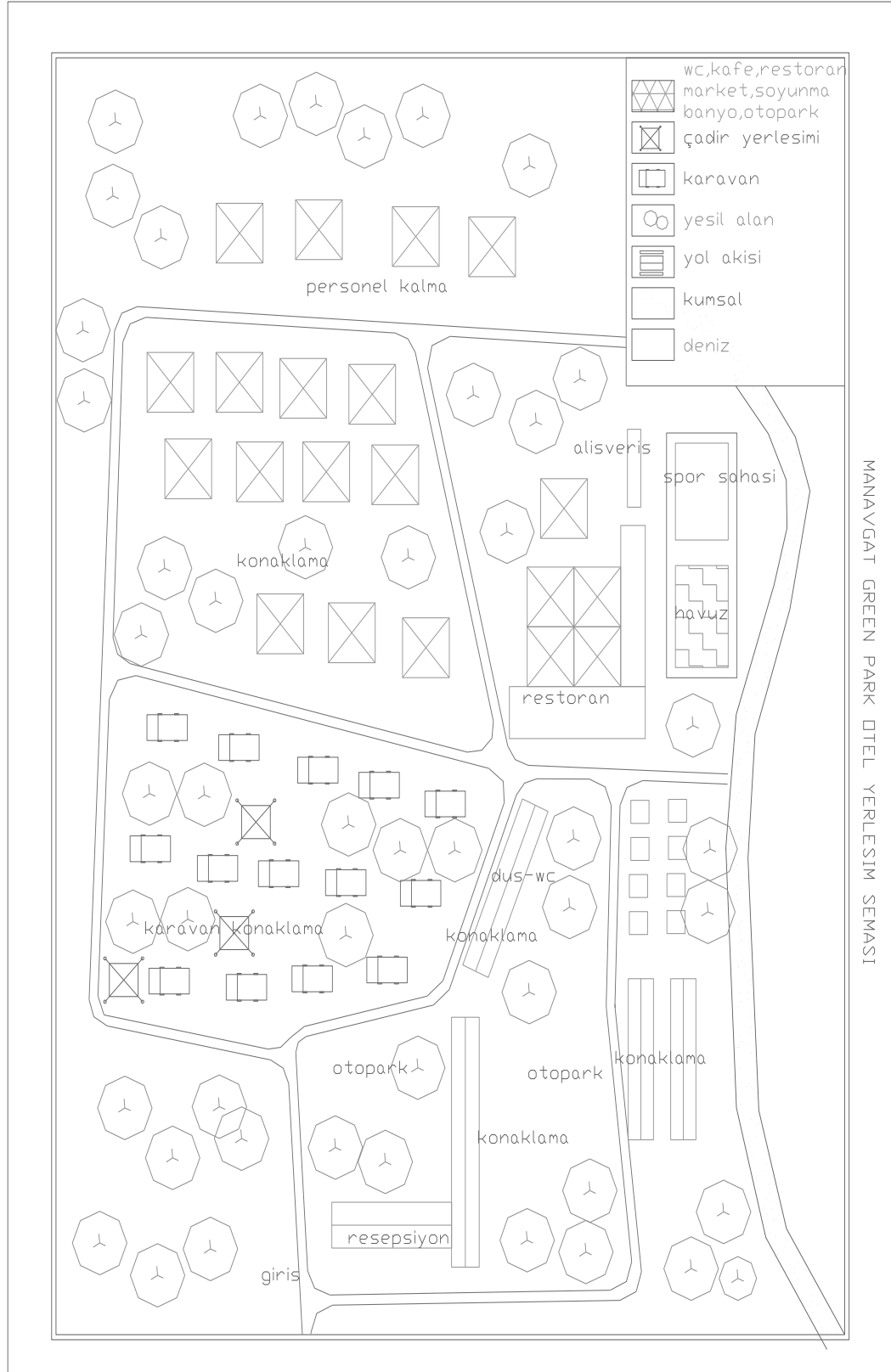
Antalya'nın Manavgat ilçesinde fıstık çamlarının içerisinde bulunan Green Park oteli daha çok tatil amaçlı kullanılmaktadır. Karavanlar için ayrılan alanda sürekli kalma amaçlı kalan yoktur ve karavancılarının hemen hemen hepsi yabancı uyruktur. Green Parkta karavan yerleşiminin yanında, bungalovlar, konaklama kısmı, idari yönetim market, restoran, anfi, genel duş, WC, voleybol, basketbol, tenis, masa tenisi ve bilardo gibi spor tesisleri, havuz ve kumsal bulunmaktadır. (Şekil 6. 12) (Şekil 6. 13) (Şekil 6. 14)

Green Park'ın yöneticisi Fethi Torun Türkiye'deki karavancılığın gelişmesiyle ilgili şunları söylemektedir:

‘ ‘1992’de Yugoslavya’daki olaylar, körfez krizi ve Romanya’daki hırsızlıklar Türkiye’ye yabancı uyrukluların gelmesini engellemiştir. Bu olayların yanında kampaçılar olarak geçiren ama sadece çevreye zarar veren, gürültü yapan yerli turistler de kamp turizmine balta vuran başka bir sebeptir. Bu nedenle eğitilmiştir ve eğitimin ana teması doğayı sevmek olmalıdır. Bunun yanında karavancılığın gelişmesinde ekonominin de büyük bir etkisi vardır. Benim için en acıtan eskiden kampaçılar olan alanların yıkılarak veya ortadan kaldırılarak yerlerine betondan oteller yapılıyor. Otelin bütün yakın çevresindeki ağaçları da yıkmaları cabası. Erman Tur Kampı’nın yeri ne büyük bir otel yapılıyor şu anda mesela’ ’ [88].



Şekil 6. 12 Green Park Oteli Genel Görünüş, 2004.



Şekil 6. 13. Antalya- Manavgat Green Park Otel Şematik Plan



Şekil 6. 14. Green Park Ot el Mutfak Bölümü Görünüşü, 2004.

6.1.3. Sonuç

Bu araştırmanın sonunda kampların bakım ihtiyacı olduğu, kampların yeterli sosyal tesise sahip olmadığı, wc-banyo gibi binaların pisliği, bazı kampların yıkılıp yerine beş yıldızlı betonarme otellerin yapıldığı ve alternatif turizm çeşidi olan kampanyanın unutulduğu gibi sorunlar tespit edilmiştir. Son yıllarda deprem korkusu nedeniyle de kamplarda yaşayan kişi sayısının arttığı ve bu artışın daha çok yüksek gelirli kesim tarafından olduğu ve bazı kampların da sadece yüksek gelirli kesim için yer olarak kiralandığı tespit edilmiştir. Kampanyalardan bazıları, kamplarını sürekli kalma amaçlı olarak kullanmalarının sebebi doğaya yakın olma isteği ve çocuklarının büyümesi için ideal bir yaşam ortamının olması olarak göstermişlerdir. Kamplarda kalan kampanyaların çoğunluğunu emekliler oluşturmaktadır. Sürekli kalma amaçlı kalan kampanyalar karavanlarının etrafına sınırlı elemanları koyarak karavanlarının etraflarını bireyselleştirmişlerdir.

6.2. Adım II. İstanbul’da Daha Çok Dar Gelirli’nin Yaşadığı Bir Bölgede Dar Gelirli’nin Mobil Konuta Bakışı

6.2.1. Amaç: Birçok gelişmiş ülkede dar gelirli’nin yaşam kalitesini yükseltmesi için kullanılan mobil konut ülkeyizde yaşayan dar gelirli’nin nasıl baktığı, mobil konutu nasıl algıladığı ve bu konut tipinde yaşamak isteyip istemediğinin saptanması ve 6 çeşit konut tipinin görsel fotoğraflarla onlara sunulduğu deallerindeki konuta göre bu görselleri sıralamalarını istenmesi ve mobil konutun ideallerinde nerede olduğunun saptanması.

6.2.2 Türkiye’de Yaşayan Dar Gelirli’nin Mobil Konuta Bakışı – Pınar Mahallesi Örneği

Bu amaçla araştırma yapılacak yer olarak İstanbul Pınar Mahallesi seçilmiştir. Araştırma Doç. Dr. Gülçin Pulat Gökmen yönetiminde “Dar Gelirli İçin Konut” yüksek lisans dersinde yapılmıştır. Mobil konutla ilgili yapılan araştırmada dar gelirli’nin belleğindeki konut nasıldır ve mobil konutu nasıl algılamaktadırlar, yaşamlarına mobil konut yerleşimlerini dahil edebilirler mi gibi sorulara yanıt aranmaya çalışılmıştır.

Birey ilk olarak “barınabileceği bir yer” arar. Modern toplumlar da “barınma” kavramı yabancılaşır, piyasa ortamında “konut ve konutun sorunları” olarak ortaya çıkmaktadır[89]. Günümüzde yapılan çoğu “konutlar” ise “ideal ev” olarak yapılan ya da “ideal” e yakın “gerçek”lerle “ideal”ler arasında kalmış tiplerdir.

Çağdaş dünyada ev bir tüketim nesnesi dir; nötr üründür, tıpkı bir kutu, bir araba, bir televizyon gibi. İnsanın kendi evinin bireyselliği, bulunmaz hint kumaşı gibidir. Aslında kimse ev sahibi değildir. Çünkü diziler halinde yapılan evler; apartman blokları, kule binalar, ev ile sahibi arasında var olan şeyleri yok etmiştir. Artık evler düşünmemektedir. Çağdaş keşmekeşlik içinde ihtiyacımız olan tek şey başımızı sokacak bir dardır[90].

Kuban’ın da söz ettiği gibi, üretilen konut günümüzde bir meta haline gelmiştir. Her ortaya çıkan üretilen şey bir anda piyasada ya el üstünde tutulmuş ya da üstü kapatılıp gözmezden gelmiştir... Türkiye’nin yıllardır yaşadığı gecekondular sorunu gibi... köyden kente gelen insanlara kimse dur diye memektedir. Çünkü köyden yeni gelenin kaldığı bu yerler politikacıların oy merkezi dir. Kent silüetinde oluşan kötü doku ancak 50 yıl sonra kafamızı taşlara vurmamızı sağlamıştır. Biz böyle düşünüyoruz da bu konuda gecekondulu ne düşünmektedir? Memnun mudur yaşadığı yerden? İdealleri var mıdır? Hayalinde nasıl bir yerde yaşamak istemektedir? Nasıl bir konut ister? Bir zamanlar piyasanın yerlere göklere sığdıramadığı ve bu sayede rant oluşturduğu apartman m, yoksa kendi yaşam tarzlarına yakın bir ev mi?

İstetümbu soruların cevaplarını bir pilot bölge seçerek ara makt a yarar görülmüş ve Pınar mahallesi seçilmiştir. Çünkü İstanbul’un en zengin kesiminin yaşadığı konutların hemen yanında bulunan Pınar mahallesi dar gelirli kesimin yaşadığı bir

konut örüntüsüdür ve hala bu evlerin ruhsatı yoktur. Pınar mahallesi nden kısaca söz edecek olursak;

Pınar yerleşmesi 1970 yılında kurulmuş bir gecekondu mahallesi dir. Bölgeye ilk yerleşme Karadenizli iki kardeşin İstanbul'a göç etmeleri ve hazineye ait bu orman bölgesinde kendi evlerini inşa ettikten sonra da çevrelerindeki arsaları parselleyip satmaya başlamalarıyla oluşmuştur. İlk toplu yerleşme ise, başka bir Karadenizli'nin, 40 aile ile birlikte parsel satın alıp ev yapmasıyla başlamıştır. Daha sonra mahalle yavaş yavaş büyüyerek 1972'de 100 haneli, 1978'de 500, 1981'de 891 ve 1990'da 1500 haneye ulaşmıştır[91]. Bu rakam yıllar geçtikçe de büyümektedir.

Nüfus demografik açıdan daha çok İstanbul'un diğer gecekondu bölgelerinden gelenlerin önderliğinde onların Anadolu'dan, özellikle Doğu Anadolu ve Karadeniz'den hemşehri ve akrabalarını getirmeleri sonucu oluşmuş homojen bir yapıya sahiptir[91]. Araştırmanın yapıldığı G-18 sokakta da genellikle akraba, dost tavsiyesi üzerine çoğunluğu Sivas, Tokat ve Ordu'dan gelen işçi, emekli ve az bir kısım da nermur olan kesim oturmaktadır.

Pınar mahallesi nde hiçbir ailenin tapusu yoktur ve topraklar hazine ni ndir, bu alan ise yeşil alan olarak gözükmektedir. Bunun yanında halk, 1990 sayılı gecekondu yasasının getirdiği geçici sosyal tesislerin istemi ve yıkılma kararı ndan yararlanmaktadır[91]. Bu nedenle dar gelirli, mahallesi ne gelen yabancıya kuşkuyla bakmaktadır. G-18 sokaktaki mahalle sakinleri Pınar mahallesi ne araştırma amaçlı gelen yabancıları belediyeden geldikleri düşüncesiyle, sorulara cevap vermek istenmişlerdir. Araştırma esnasında da konutlarıyla ilgili sorulan soruları yanıtlamak istenmişler; ancak sadece onların yaşam tarzlarını ve konut tercihlerini öğrenmek olduğunu söyledikten sonra soruları yanıtlamışlardır.

Pınar yerleşmesi pek çok araştırmanın yapıldığı gelişmekte olan bir gecekondu yerleşmesidir. Dülgeroğlu yaptığı pek çok çalışmada bu yerleşmenin fiziksel gelişimini analiz etmiştir. Bu çalışmalarda başlangıçta bahçelerinde sebze yetiştirilen tek katlı konutlar olarak yapılan gecekonduların zaman içinde değişen ekonomik ve sosyal koşullar nedeniyle yatay ve düşeyde geliştiği ve ailenin büyümesi nedeniyle konuta bağımsız birilerinin eklendiği belirlenmiştir[92]. Pınar Mahallesi'nde seçtiğimiz G-18 sokakta Dülgeroğlu'nun bahsettiği hem tek katlı evler varken, hem

de zaman içinde konutun yatay ve düşeyde gelişme süreci ve ailenin büyümesi nedeniyle konuta bağlısız birilerinin eklenmesi vardır.

Yerleşmede iki tür düşey gelişme yaşanmıştır. Birincisinde başlangıçta düşeydeki gelişme planlanmış, merdiven yeri ayrılmış, ikincisinde planlama yapılmamış, dıştan konulan merdivenle üst katlara bağlantı sağlanmıştır[91]. G 18 sokakta da her iki tip gelişmeyi görmek mümkündür.

Araştırmada anket, gözlem yüz yüze görüşme teknikleri kullanılmıştır. Ankette Pınar Mahallesi'nde oturan G 18 sokak sakinlerine görsel olarak farklı konut tipleri hakkında “Bu nedir?” sorusu yöneltilmiştir. Amaç dar gelirli'nin belleğinde “konut işi”nin sınırlarının saptanmasıdır. Bu soruya verilen cevaplar bir hayli ilginçtir. (Tablo 6.1)

Tablo 6.1. İki Konut Tipi Hakkındaki Düşünceler

Mobil Konutla İlgili Düşünceler	Habitat 67 ile İlgili Düşünceler
	
Karavan, %20	Ofel, %3
Okul binası, %10	Ehna, apartman, %13
Prefabrik ev, %20	Gelişmiş şehir, %3
Villa, %11	Site, %10
Ev, %20	Gecekondü, %16
Deprem konutu, %10	Küp ev, %3
Huzurevi, %3	Toplu konut, %10
İşyeri, %3	Bozulmuş apartman, %13
Araba, %3	Yorumsuz, %26

Mobil konutla ilgili “Bu nedir?” sorusuna çoğunluğu ev cevabı vermiştir. Mobil konut örneğinde sunulan resimlere %84’ü herhangi bir şekilde konuta benzetmiştir. Bu; villa, ev, prefabrik ev, deprem konutu, huzurevi, karavan gibi cevapları kapsamaktadır. Mobil konutu başka türlü kavrayanlar ise tekerlekli olmasından kaynaklı araba, çağdaş görüldüğü içi nişyeri veya okul gibi cevapları kapsamaktadır. Bu oran ise %46’dır. (Tablo 6.1)

“Bu nedir?” sorusunun hemen ardından sorulan “Konuta benziyor mu?” sorusuna %90’ı evet cevabı verirken, %10’u hayır cevabı vermiştir. “Böyle bir konut yerleşmesinde yaşamak ister miydiniz? Neden?” sorusuna; mobil konutta, %93 evet, %7 hayır cevabı verilmiştir. Evet diyenler; beton binaların sıkıcı olduklarını, mobil konutların düzenli, modern, bahçeli, ferah, aidiyetlik (kendilerine ait bir konut), yere yakınlık hislerini uyandırdığını, hareketli olduğu için de özgür olabilecekleri cevabını vermişlerdir. Hayır cevabı verenler ise, arkadaşlığı, bulunduğu yere bağlanmayı sevdiklerini, apartman gibi bir yere yatırımyapabileceğini ancak mobil konuta yatırımyapamayacaklarını dile getirmişlerdir. Safdi’e’nin Habitat 67’inde G-18 sokak oturanlarının %10’u evet cevabı verirken %90’ı hayır cevabı vermişlerdir. Evet diyenler; Safdi’e’nin toplu konut projesini gelişmiş kent olarak görmüşler, mobil konuta kıyasla daha stabil bulmuşlardır. Hayır cevabı verenler bu toplu konut örneğini karışık, karışık, sıkışık, kalabalık, tehlikeli, beton yığını olarak bulmuşlar, müstakil olmadığını, Türk ailelerin yaşaması için uygun olmadığını, gecekonduya benzediği ve Pınar mahallesiyle bir benzerlik kurduklarını bu nedenle Pınar mahallesinde yaşamaktan hiçbir farkının olmayacağını söylemişler, bu konutta yaşamaktansa Pınar mahallesinde yaşamayı tercih edeceklerini, bu cevapla bir anlamda mahalle sakininin Pınar mahallesinde yaşamaktan hoşlanmadıkları ortaya çıkmıştır.

Bu sorular sonucunda, gerçekten de her insanın bir görseli, farklı işlevlere benzetmesi, onu algılaması ve anlamlandırması sonucu her birinin konut hakkında farklı bir imaja sahip olduğunu göstermiştir. Tabii ki bu sorularda yorumuz olarak cevap verenleri de unutmamak gerekir. Farklı konut tiplerinin yorumuz cevabı verenlerde herhangi bir imaj oluşturmaması ilginç bir tespittir. Ancak konuta benzeyip benzediği sorulduğunda çoğunluğu olumlu cevap vermiştir.

Ankette sorulan bir diğ er soru dar gelirli n in idealindeki konut tip i ni saptamak amacıyla sorulan “İdealinizdeki/ hayalinizdeki/ arzu etti ğ iniz konut tip i aşa ğ ıdaki konut tiplerinden hangisi olabilir? En çok istedi ğ inizden en az istedi ğ inize do ğ ru sıralayınız Neden?” sorusudur. (1: en iyi, 6: en kötü) (Tablo 6.2)

Tablo 6.2 Dar Gelirli n in İdealindeki Konut un Tiplere Göre Yüzdelik Da ğ ılım

	1: mükemmel	2: ç ok iyi	3: iyi	4: orta	5: vasat	6: kötü
Villa 	%62	%26	%7	%4	%0	%0
Mobil konut 	%7	%40	%23	%23	%8	%0
Sıra ev 	%10	%10	%40	%30	%10	%0
Ahş ap ev 	%13	%24	%27	%20	%16	%0
5 katlı apart man 	%8	%0	%3	%23	%66	%0
25 katlı apart man 	%0	%0	%0	%0	%0	%100

Gör üldü ğ ü üzere, dar gelirli n in idealindeki ev villa olurken en az istedi ğ i ev ise çok katlı apart man ol muştur. Neden sorusuna ise ço ğ unlu ğ u villayı ve mobil konutu; bahç eli, müstakil, ferah, yere yakın, köydeki evlerine benzer bul muş lar, çok katlı apart manı; monoton, bahç esiz, sıkış ık bul muşlardır. Gerçekten de bu sonuç yıllar

önce çeşitli devletler ve kurumlar tarafından dar ve orta gelirli için üretilen projeleri destekler niteliktedir.

“İdeal mekan” kavusaldan ayrışmalı, özelleşmeli ve kapsüleleşmeliydi. Bu idealin tasarımı ve barınma pratiğindeki en uygun karşılığı ise “bahçeli tek ev” idi. Ntekin “bahçeli tek ev” ya da cottage, reformist mimarlar için bir “ideal” olsa da, pek çok kırsal yerleşmede görülebilecek bir “gerçek”, hatta bir normdu[89]. Mekanlar rahatlık, ferahlık ve konfor kazanınca, “ideal ev” ideali işçi sınıflar içinde ulaşılabilir olacaktı[89]. Pınar mahallesinde yaşayan dar gelirlinin ankette verdiği cevaplar ulaşılabilir ideali göstermektedir. Çünkü şu anda yaşadıkları yer hazineyi ve kendilerine ait bir tapuları yoktur. Eğer bahçeli bir evleri olursa burada ikamet edenden başka hiç kimsenin ege menlik kuramayacağını düşünmüşlerdir.

Sıra ev, dar gelirli için idealinde üçüncü sıradadır. Belki de bunun sebebi belleklerinde ilk olarak “bahçeli tek ev” imajının bulunmasındandır. Cumbalı ahşap evi dördüncü sırada seçmişlerdir. Sebep olarak ise; bu konut tipini köydeki evlerine benzetmelerine rağmen, bakım onarımın zor olduğunu sürekli tadilat istediğini dile getirmişlerdir.

Gelelim belki de en önemli sonuçlardan birisi olan apartman olgusuna. Dar gelirli hem 5 katlı apartmanı hem de 25 katlı apartman ideallerindeki ev olarak seçmişler ve listenin sonuncu sırasına yerleştirmişlerdir. Sebep olarak ise bu konut tipinde komşuluk ilişkilerinin zayıf olacağını, doğayla iç içe olmayacaklarını ve her zaman yere yakın olmanın daha iyi olacağını söylemişlerdir.

Gecekonduların toplumdaki olumsuz imajına ve genel de gecekonducuların üzerinde yarattığı olumsuz duygulara karşın, genel kanımın tersine, gecekondu herkes için katımlı bir çevre değildir. Zamanlarının büyük bir bölümünü mahallede geçiren bir çok kadın, komşularıyla olan samimi ilişkilerinden, sık sık birbirlerini ziyaret etmekten veya konutlarının yakın çevresindeki alanlarda bir araya gelmekten, buralarda bir taraftan el işi yaparken, bir taraftan sohbet etmekten memnundur. Şöyle de demektedirler, “Burada hiç yalnızlık çekmez insan. Kapıyı çekip çıkar, evin önüne oturursun, birazdan komşuların gelir, sana katılır bir sohbet kurarsın.”, “Bizim burada çok güzel, daraldığı mza man bir komşuya gidiyorum yahut onu pencereden çağırıyorum. Gecekonduyu daha çok seviyorum apartmandan.” [93]. G 18 sokakta da çoğunluk buna benzer cevaplar vermiştir. Apartmanda yaşamaktansa

gecekonduya yaşamayı tercih etmişlerdir. Ancak gecekondu yerine de müstakil, bahçeli bir evlerinin olmasını istemişlerdir.

Dar gelirli idealindeki/ hayalindeki/ arzu ettiği konutun yakın çevresinde ise;

Ulaşım %1,

Sosyal olanaklar; %14

Akraba, dost; %18

Eğitim %7

İşe yakınlık %5

Yeşil, manzara; %12

Park, oyun alanı; %12

Alışveriş; %11

Diğer(kent merkezine yakınlık, sosyal hizmet, hastane, lise, halk eğitimi); %10

sonuçları çıkmıştır. Dar gelirli en çok ideal konutunun yakın çevresinde akraba ve dostlarının olmasını istemektedir. Zaten Pınar yerleşmesinin dokusu da bu şekilde gelişmiştir. Mahalle kendi içinde Sivaslılar, Karadenizliler, Tokatlılar... gibi konut grupları oluşturmuşlardır. Hatta G-18 sokakta aynı binada anne-baba, oğul-gelin, kız-dağat grupları yaşamaktadır. Çok az kiracı bulunmaktadır. Kırsal kesimden gelen kişilerin İstanbul'a yerleşme sürecini inceleyen bir çalışma [94] bazı çok katlı yasal olmayan konut bölgelerinde binaların tek evler gibi kullanıldığını bulmuştur. Bu binalar çok katlı olmalarına rağmen, aynı ailenin farklı bireylerince kullanılmakta, normal çok katlı binalarda görülmeyen kullanımlar oluşmaktadır; giriş holünde ayakkabılık merdivende halı gibi. Bireysel olarak kentsel bir yerleşim düzeni gibi algılanan bu çok katlı bölgelerin kullanıcıları için alışılmış kentsel düzenden farklı anlaşımların yüklenmesi beklenir[95]. G-18 sokakta bahsedilen bu doku vardır. Bu nedenle mahalleli komşuluk ilişkilerine çok önem vermektedir. Daha sonra sosyal olanaklar, yeşil alan, manzara, parklar, ulaşım alışveriş gibi kriterler gelmiştir. Bu sokakta oturanlar birlikteliğin çok önemli olduğunu savunmuşlar, hatta mekânlerindeki akrabalarından hala yiyecek konusunda yardım aldıklarını söylemişlerdir. Mobil konut parklarının da bünyesinde rekreasyon alanlarının bol

olması, alışveriş, eğitim sosyal olanaklar gibi ihtiyaçlara cevap vermesi bu konutların dar gelirli rin de ideali ne yakın olduğunu göstermektedir.

İdeallerindeki/ hayallerindeki konutun özellikleriyle ilgili ise;

Fonksiyonel; %15

Fiziksel konfor; %26

Mekansal organizasyon; %13

Esneklik; %1

Ekonomik; %13

Güvenlik; %22

cevapları verilmiştir. G-18 sokakta oturan dar gelirli; konutunun ısı, nem yalıtım güneşe yönelim topografya, ışık gibi özelliklere sahip olmasını ve konutunun güvenli olmasını istemektedir. Fonksiyon, esneklik, mekansal organizasyon ve ekonomiklik ikinci sırada gelmektedir. Hem beden, mekan, alan hem de mîmarlık “ideal ev”in kurulması/kurgulanması süreçlerinin araçları iken, bir anda çözülmesi/çözümlemesi sürecinin araçlarına dönüşebiliyorlar[89].

Kaçel’ in makalesinde konforla ilgili; Roberts, işçi sınıfı konutlarının sağlıklı olması için ev, iyi havalandırılmalı, döşemeler de kuru olmalıdır. Bunun için ilk olarak evin konumuna, temellerine ve drenajına; ikinci olarak da dış duvarların ve çatının yapı malzemelerine dikkat edilmelidir. Evin içinde hava sirkülasyonunu sağlamak için de açıklıklar yeterli sayıda, tavan yükseklikleri ise yeterli ölçeklerde olmalıdırlar[89]. Bahsedilen konutlar mimar Henry Roberts’in 1851’de yaptığı “Dört aile için model konutlar”ıdır. Amacı dar gelirli işçi sınıfları için büyük ölçekte apartman blokları yerine konfor ve ekonomiyi buluşturan planlı konutlar inşa etmek ve ticari amaçlı mütaahhitlerin bu konutları örnek alarak kabul etmelerini sağlamaktır[89]. Burada dar gelirli için ilk düşünülen fiziksel konfor olmuştur. G-18 sokakta yapılan ankette, aynı ihtiyaçlar çıkmıştır. Konutlarından memnun olmamalarının en büyük sebebi olarak, konutlarını sağlıklı görmemeleri, her an konutlarını aşırı yağmur sonucu sel basması, yeterli ışık alınamaması, boyanma, çatı onarım gibi ihtiyaçları yapamamalarını göstermişlerdir. Bu nedenle, ilk olarak konfor ve bunun bir sonucu olarak da “başlarını sokabilecekleri güvenli bir yer” istemişlerdir. Mobil konut parklarının kullanıcısına sağlıklı bir ortamsağlaması, güvenliğini iyileştirmesi, mobil

konut birinin konforlu, esnek, maksimum işleve sahip olması ve ekonomik olması mobil konutların dar gelirli için ideale yakınlığını göstermektedir. Bu nedenle de gelişmiş ülkelerde de mobil konutlar ve mobil konut parkları dar gelirlilerin konut sorununun çözümünde kullanılmışlardır.

6.2.3. Sonuç

Bu araştırmada mobil konutla ilgili olan kısımların analiz aşamasında dar gelirli için mobil konuta gayet sıcak baktığı ve özellikle araştırmada ideallerindeki konuta mobil konutun yakın olması dikkat çekicidir. Dar gelirli mobil konutu yere yakın olması, hareket edebilmesi, modern bir görüntüsünün olması, yuva hissi uyandırması, hem araba hem ev olabilmesi, özgürlük sembolü olması, manzaranın istediği zaman değiştirebileceğini düşünmesi gibi nedenlerden tercih etmişlerdir.

6.3. Adım III. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nde Lisans, Yüksek Lisans ve Doktora Öğrencilerinin Mobil Konutların Türkiye'de Uygulanabilirliği Konusuna Bakışı

6.3.1. Amaç:

Mobil konutların Türkiye'de uygulanıp uygulanamayacağını tespit edilmeye çalışılması.

6.3.2. Taşlaşla'da Mobil Konuta Nasıl Bakılıyor?

Bu konuda 30 doktora, yüksek lisans ve lisans öğrencisine açık uçlu, yarı açık uçlu ve kapalı sorular sorulmuştur. Araştırmayla ilgili şu sonuçlar çıkmıştır:

İlk soruda mobil konutları 4 ana gruba ayırıp bu mobil konut örneklerinden hangisinde daha çok yaşamak istediklerini derecelendirmeleri ve neden o konut tipinde daha çok yaşamak istedikleri sorusu yöneltilmiştir. (Tablo 6.3)

Ankete katılanların büyük bir çoğunluğu modüler konutu esnek ve sağlıklı olması sebebiyle birinci sıraya yerleştirmişlerdir. Karavanı ise gerçek bir mobil konut yani hareketli olması ve özgür yaşamı simgelemesini neden olarak göstermişler ve ikinci sıraya yerleştirmişlerdir. Ounusuz olarak bakılan kağıt evin sadece geçici amaçlı kullanılabileceği veya acil konut ihtiyacında kullanılabileceği ancak bir ev işlevi göremeyeceğini neden olarak göstermişler ve üçüncü sıraya yerleştirmişlerdir. Prefabrik konuta da seri bir şekilde üretilebilmesine rağmen sıkıcı, monoton ve hiçbir estetiğinin olmadığını neden olarak göstermişler ve son sıraya yerleştirmişlerdir.

Bu da endüstrileşmeyle ortaya çıkan standardizasyona yeni alanlar katılması gerektiğini, daha esnek ve mobil olarak da kullanılabilen konutların öncelikli tercih edileceğini açığa çıkarmıştır.

Tablo 6.3. Mobil Konut Tiplerinin Öncelik Sırası

Mobil konut tipleri	1. çok iyi	2. iyi	3. orta	4. kötü
Kağıt ev	% 6	% 22	% 34	% 25
Modüler konut	% 56	% 28	% 9	% 0
Prefabrik konut	% 4	% 6	% 31	% 47
Karavan	% 34	% 32	% 10	% 18

Diğer bir soru ise mobil konutların neden gelişmiş ülkelerde (Amerika başta olmak üzere) tercih sebebi olduğu ile ilgili sorudur. Verilen cevaplar ise aşağıdaki gibidir: (Tablo 6.4)

Tablo 6.4. Mobil Konutların Gelişmiş Ülkelerde Tercih Edilme Sebepleri

Mobil Konutun Gelişmiş Ülkelerde Tercih Edilme Sebepleri	Yüzdelik Oranlar(%)
Hafif bir yapıya sahip olması	% 9
Taşınabilir olması	% 28
Her türlü gelir grubuna hitap etmesi	% 11
Sürdürülebilir olması	% 12
Esnek olması	% 14
Ekonomik olması	% 23
Sağlıklı olması	% 2
Diğerleri	% 1

Mobil konutların tercih edilme sebebi olarak daha çok taşınabilir ve ekonomik olması en önemli kriterdir. Diğer önem sıraları ise sırayla; esneklik, sürdürülebilirlik, her türlü gelir grubuna hitap etmesi, hafif bir yapıya sahip olması ve sağlıklı olmasıdır.

Diğer bir soruda mobil konutların Türkiye’de ne amaçla kullanılabileceği sorusudur. Bu soruya verilen cevaplar aşağıdaki gibidir: (Tablo 6.5)

Tablo 6.5. Mobil Konutun Türkiye’de Kullanılma Amaçları

Mobil Konutlar Türkiye’de Ne Amaçla Kullanılabilir?	Yüzdelik Oranlar(%)
Turizm Amaçlı	% 20
Sık Yer değiştirenler İçin	% 5
Sürekli Kalma Amaçlı	% 13
Acil Konut İhtiyacı Amaçlı	% 26
Araştırma, eğitim Amaçlı	% 16
Öğrenci, işçi kesim gibi sektörler için	% 20
Diğer	% 0

Türkiye’de mobil konutlar daha çok acil konut ihtiyacı, geçici amaçlı ve turizm amaçlı olarak kullanılması gerektiği sonucu çıkmıştır. Ancak gecekondu bölgeleri ve çöküntü alanlarında düzenli mobil konut sitelerinin kent silüetini her zaman daha iyi görüneceği düşünüldüğünden bu amaçın belirtilmesine yönelik özel bir soru sorulmuştur.

Türkiye’de mobil konutlar gecekondulaşmayı önlemek için uygulanabilir mi ve neden sorusuna verilen cevaplar aşağıdaki gibidir:

Tablo 6. 6. Gecekondu Sorununa Bir Çözüm Önerisi Olarak Sunulan Mobil Konutla İlgili Düşünceler

	Düşünceler
Evet	% 44
Hayır	% 56

Mobil konut ve mobil konut parklarının uygulanabilirliği için Türkiye’de finansal ve ekonomik yönden iyi olmadığı sürece uygulanacak herhangi bir mobil konut parkının iyi olmayacağı cevabı verilmiştir. Ekonominin ve finans sorununun çözülmesi halinde ise özellikle İstanbul’a yeni bir hava katacağı, gecekondulaşmadan kaynaklı çirkinleşmiş olan kent silüetinin düzeleceği cevapları verilmiştir.

Buna benzer cevapların verilme ihtimali düşünülerek “İstanbul’un herhangi bir semtinde mobil konut yerleşmesi görmek ister miydiniz” sorusuna aşağıdaki cevaplar verilmiştir: (Tablo 6.7)

Tablo 6. 7. İstanbul’da Mobil Konut Görmek İstenilmesi/İstenilmesine Yüzdelik Oranları

	Düşünceler
Evet	% 78
Hayır	% 22

İnsanlar İstanbul’un herhangi bir semtinde mobil konut yerleşmesi görmek istemişlerdir. Büyük bir çoğunluk kent dışında, mevcut olan gecekonduların yerinde mobil konut parkları görmek istediklerini ifade etmişlerdir. Nereelerde mobil konut görmek istedikleriyle ilgili soruya ise cevaplar aşağıdaki gibidir: (Tablo 6.8)

Tablo 6.8 İstanbul’da Uygulanabilecek Mobil Konut Parkları Yerleri

İstanbul’da semtler	Yüzdelik Oranlar(%)
Boğaz’da	% 5
Ormanlık Bir Alanda(Belgrad Ormanı)	% 28
Kent Dışında(Siliври, Beylikdüzü ..)	% 45
Kağıthane, Alibeyköy, Ümraniye, Sarıyer	% 22

İnsanlar mobil konut parklarını daha çok şehir dışında, ormanlık yerlerde veya gecekondulu bölgelerinde görmek istemektedirler. Böyle bir mobil konut parkında yaşamak isteyip istemedikleriyle ilgili soruya ise aşağıdaki cevabı vermişlerdir: (Tablo 6.9)

Tablo 6.9. Mobil Konutta Yaşamak İsteyip İstememe Yüzdeleri

	Düşünceler
Evet	% 50
Hayır	% 50

Mobil konutta yaşamak isteyenlerin sebebi olarak şehrin gürültüsünden uzaklaşma, farklı yerler görme, keyifli bir tatil geçirme, doğayla barışık olmak, doğanın içinde yaşamak ve özgür bir yaşam tarzına sahip olunacağı gösterilmiştir. Mobil konutta yaşamak isteyenlerin sebebi olarak ise olası kurulacak olan mobil konut parkının kent dışında kurulacağı için kent merkezine uzak olacağı, stabil konutu tercih etmeleri(kendilerini daha güvende hissediyorlar) ve mobil konutun sürekli kalma için uygun olmadığı cevapları verilmiştir.

6.3.3 Sonuç

Marlık öğrencileri ve mmarlar mobil konutu yaşanabilir çevreler olarak görmektedirler. Ancak yeterli finansmanın sağlanamadığı sürece mobil konutun ülkemizde uygulanma olanağı bulamayacağını söylemişlerdir. Mobil konutlar gecekondulaşmayı önlemek için Türkiye’de uygulanabilir. Ancak bunun için yapılacak olan mobil konut parklarının Türk evinin ve Türk mahallelerinin niteliklerini de yansıtması, iklimsel koşullara uyumluluk gibi kriterleri sağlayabilmesi gerektiği ve bunun için de finansal kaynaklarının ve ekonomik sorunların çözülmesi gerektiği gibi sonuçlar çıkarılmıştır.

7. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Günümüzde mobilite oldukça önemi taşımaktadır. Gelişen teknolojiyle birlikte daha da çok ilgi görülmeye başlayan mobil tasarımlar (bilgisayar, cep telefonu) yavaş yavaş konutumuzun da bir parçası haline gelmişler hatta bu noktada tasarımı daha da farklı noktalara götüren mobil konut tasarımları, yürüyen, yüzen kent çalışmaları insan zihninden çıkmış gerçeğe doğru ilerlemeye başlamıştır. Gelecekteki konutların da mobil olmaları içten bile değildir. Bu nedenle mobilite kavramının yeniden incelenmesi ve konut ünitelerinin geleceğe endeksli tasarlanması gerekmektedir. Ancak şu an için ütöpik kalan bu kavramların dışında mobil konut tasarımları günümüzde;

-hafif bir taşıyıcı sisteme sahip olması,

-taşınabilir olması,

-esnek olması,

-geri dönüşümünün olması,

-ekonomik olması,

-her türlü gelir grubuna hitap etmesi,

-sağlıklı olması, gibi özelliklerinden dolayı gerek Amerika'da gerekse de Avrupa ülkelerinde konutla ilgili çeşitli sorunların çözümünde kullanılmıştır ve kullanılmaktadır da.

Mobil konut denilince ülkemizde sadece karavanlar akla gelmektedir. Ancak mobil konutun tanımı sadece kendi kendine giden altında şasesi bulunan yapı değil; tır, kamyon, gemi, tren, helikopter gibi herhangi bir taşıma aracıyla veya insan gücüyle gideceği yere götürülebilen, iç dizaynı yapılmış, hafif bir taşıyıcı strükürden oluşmuş, daha çok çekirdek aileler için tasarlanmış sadece içinde değil dışında da esnek olan yapılardır.

Mobil konutların kendisinin de hareket etmesi, onun her türlü iklimsel koşullara uymasını sağlamaktadır. Çünkü mobil konut uğranılan yerdeki manzaraya göre, gelen rüzgara, güneş açısına göre konumlandırılabilir. Nitekim gelişmiş ülkelerdeki mobil konut parklarında mobil konut biriminin alabileceği maksimum iklimsel konfor düşünülerek, mobil konut parselleri düzenlenir. Bu parsellerdeki elektrik trafosunun ve su deposunun yeri esnekliğini az da olsa kısıtlasa da stabil konutlardaki gibi katı bir sınırlama yoktur. Mobil konutların yapısında kullanılan hafif strüktürler ve kullanılan esnek elemanlar da konutun her türlü iklimsel konfora uymasını sağlamaktadır.

Esneklik statik konutlarda sadece iç tasarımda sınırlıyken, mobil konutta konutun kendisi de esnektir. Örneğin mobil konut istenilen zamanda, istenilen yerde ve istenilen açıda herhangi bir alana yerleştirilebilmektedir. Ancak stabil konutta bu mümkün değildir. Özellikle son yıllarda yapılan mobil konut tasarımlarında iç içe geçen birimlerin kalınacak yere geldiğinde açılarak büyük bir konut haline gelebilmesi tekrar yer değiştirileceğinde de yeniden küçük bir birim haline dönüşmesi mobil konuta ilginin daha çok artmasını sağlamıştır.

Mobil konutlarda kullanılan malzemenin kısa süreli olması (15-20 yıl) olumsuz bir özellik gibi görülse de kullanılan malzemenin eskidikten sonra bile kullanılabilir olması yani geri dönüşümünün olması çağımızın en büyük sorunlarından biri olan sürdürülebilirlik konusunda olumlu bir özelliktir. Aynı zamanda mobil konutun her türlü iklimsel koşul için alternatif malzemelerinin de olması (duvar kalınlığı, ısı ve ses yalıtımı, ışık alması) ilerde farklı bir iklimsel bölgeye giden mobil konut için yeni bir seçenek oluşturabilmektedir.

Mobil konutların bir üretim şekli olarak ortaya çıkması ve ekonomik olması nedeniyle gerek gelişmiş ülkelerde gerekse de gelişmekte olan ülkelerde oluşan konut sorununun çözümünde devletin kullandığı bir konut tipi olmuştur. Özellikle II. Dünya savaşı sonrası oluşan aşırı nüfus artışı ve iş edinmek amacıyla köyden kente göç sonucunda kentlerde oluşabilecek kaosu azaltmak amacıyla devletin desteğiyle mobil konut yerleşimleri yapılmıştır.

Gelişmiş ülkelerde oluşan konut sorunu fiziksel esneme sonucu oluşan bir olgudur. Kent merkezinde bulunan binaların eskimeleri ve kent merkezindeki aşırı yoğun nüfus nedeniyle kent merkezinde yaşamaktan sıkılan yüksek gelirli kesimin tercihi

kent dışında bahçeli bir sitede otur maktadır. Bu nedenle hızlı üreti m mobil konutlar yüksek gelirli kesim i n tercihi ol muştur. Çünkü kent eteklerinde yapılan mobil konut parklarında her türlü sosyal aktiviteler vardır ve mobil konut için ayrılan parsellerde, bahçesine bir havuz koyulabil n ekte, konutuna ek bir oda yapılabil n ekte, beslenen hayvana bir kul übe yapılabil n ektedir. Yani bir mobil konut yerleş mesi nde herhangi bir toplu konut yerleş mesinde ol ması gereken bütün nitelikler vardır.

Geliş n ekte olan ü lkelerde ise mobil konutlar ekonomik ve seri üreti m ol dukları için devlet ve di ğer konut idareleri tarafından dar gelirli n i n konut sorununun çöz ü münde kullanılmış tır. Mobil konut parkları dar gelirli ye ekonomik ol ması n n dışında alt yapısı yapılmış sa ğlıklı yerleş i myerleri de sunmaktadır.

Mobil konutlar sadece çeşitli gelir grupları için tercih sebebi dir denilemez. Çünkü mobil konutlar aynı zamanda aileni n yaşa m t arzıyla da ilgili dir. Mobil konutlar, daha çok yaşlı ve genç kesim i n tercihi ol ması n n yanında çocuklu aileler için de rağbet gören bir konut tipi dir. Çocuklarını apart man çocu ğu olarak yetiştir n e k iste n e y e n aileler, çocuklarının doğa n n i netlerinden faydalanması için mobil konutu tercih ederler. Enekli ve yaşlı kesim i n ise mobil konut un he myere yakın bir konut tipi ol ması he m de daha kolay temizlenmesi tercih nedenleri dir. Gençler için özgür bir yaşa m ve yeni yerleri keşfet n e k iste ği onların hayallerini süsler. Bu nedenle de mobil konutlar genç kesim i n de tercih sebebi dir.

Mobil konutlar birçok kesim tarafından tercih edilebil mesi ne rağmen bütün bir toplumun mobil bir yaşa m terci h et mesi bir kaosa neden olabil n ektedir. Bu nedenle bu tez kapsamında mobil konut un Türki ye’de çeşitli kesim ler için sürekli ve geçici konakla m a maçlı bir alternatif olabilece ği düşün ü l müştür.

Mobil konutlar kullanı m a maçlarına göre aşağıdaki gibi sıralanabilirler:

- Geçici Konakla m a maçlı mobil konutlar (sirkler, iş hayatı nedeniyle şehir şehir dolaş m a k zorunda olanlar, nehir konutları, ka m p i n gler, moca m p, tatil köyleri gibi turizm a maçlı mobil konutlar, deprem konutları, savaş sonrası yapılan prefabrik konutlar gibi doğal afetler ya da savaş sonrası acil konut i htiyacını sa ğla m a k a maçlı kullanılan mobil konutlar, gezi ci küt ü phaneler, laboratuvarlar, araştır m a ü niteleri, iş hayatı nedeniyle şehir şehir dolaş m a k zorunda olan kesim için yapılan karavanlar gibi araştır m a maçlı mobil konutlar)

- Sürekli kalma amaçlı mobil konutlar (Kentlerde gecekondulaşmayı önlemek amacıyla dar gelirli için yapılan mobil konutlar, yüksek gelirli ve orta gelirli için tasarlanan mobil konutlar, apartmanda yaşamaı sevmeyip doğayla bütünleşik yaşamaı seven kişiler için tasarlanmış mobil konut alanları, çok katlı bir strüktür içerisindeki konut birimleri mobil olan tasarımlar) .

Birçok ülkede önemli bir yeri olan mobil konutlar ülkemizde yeterli ilgiyi görmemiştir. Ta ki 1999 İzmit depremi olana kadar. Günümüzde olası bir deprem sonrası üretilecek konut türü için mobil üniteler düşünülmektedir. Tabii ki bu ünitelerin tasarlanırken çağdaş olmalarının yanında iklimsel koşullara, kültüre, sosyal ilişkilere de dikkat etmek gerekir.

Ülkemizdeki kent nüfusunun büyük bir çoğunluğu dar gelirli den oluşmaktadır. Dar gelirli olanların yapmış oldukları gecekonduların kentin silüetinde olumsuz bir etki yaptığını düşünürsek, tıpkı diğer ülkelerin yaptığı gibi devlet aracılığıyla bu gruba mobil konut alanları yaptırılarak, sağlıklı bir şekilde yaşama şansı verilebilir.

Ülkemizde mobil konutun bir diğer önemli kullanıma alanı da alternatif turizmin bir parçası olan kamp ve karavan turizmidir. Bilindiği gibi Türkler yüzyıllar boyunca göçebe bir yaşam sürmüşlerdir. Ancak kentten de hiçbir zaman uzak kalmışlardır. Kentle hep içli dışlı olmuşlardır. Kentin sınırlılığı onları sıktığı için göçebe hayatı tercih etmişlerdir. Ancak çoğu Türk'ün de hala içlerinde o göçebe duygularının olduğu tartışılmaz. Belki de sadece Türkler değil bütün insanların Çünkü mobil yaşam özgürlüktür, harekettir.

Mobil konutların Türkiye'de uygulanabilmesi için yeterli finansmanın olması ve devletin bu tarz yerleşim yerlerinin yapılmasına destek vermesi gerekir. Bu nedenle denilebilir ki mobil konutların uygulanabilmesi için birinci şart mobil konutun seri bir şekilde üretilebilmesi için yeterli finansmanın olması ve ekonominin düzelmesidir. Çünkü mobil konutlar tekil olarak uygulandıkları zaman çok maliyetli olmalarına rağmen, seri üretime geçirildiklerinde çok ekonomik olurlar.

Mobil konut parklarının uygulanabilmesi ve mobil konutların ülkemizde bir alternatif haline gelebilmesi için başka bir öncelik ise ülkemizde hala olan arsa üretiminin yapılması gerekir.

Ülkemizde daha çok arsa planlamasıyla ilgili kamping alanları veya deprem konutları için alanlar bırakılmaktadır. Ancak günümüzde bazı kamplı yerler yıkılarak yerine beş yıldızlı oteller yapılmakta, depremi gibi doğal afetler sonrası yerleşimi için ayrılan yerlerin ise ne alt yapısı vardır ne de bu alanlara ulaşmağı düşünül müştür. Bu nedenle de bu alanlarda yaşamayı halk ilk aşamada kabul etmemektedirler.

Bunların yanında kentlerin düzenli büyümesi için dar, orta ve yüksek gelirli için üretilmiş arsaların olması gerekir. Bu ayrılan alanlara gerekli alt yapının ve ulaşımın da getirilmesiyle mobil konut parkları bir alternatif olabilecektir. Bu alanlar üretildikten sonra kurallar çerçevesinde inara açılması da gerekir.

Mobil konut parklarının kullanıcısına güvenli, sağlıklı, ekonomik bir ortam sağlanmasına rağmen günümüzde Türkiye’de hala kent planlamada kullanılmaması ilginçtir.

Mobil konutun çok seçenekli bir gelir grubuna hitap etmesi gelişmiş ülkelerde tercih sebebi olmasına neden olmuştur. Dar gelirli kesimdevletin desteğiyle mobil konut sahibi olmuştur. Ülkemizde de çeşitli iyileştirme projelerinde ve yeni konut çözümü önerilerinde dar gelirli kesimi için mobil konutlar ve mobil konut parkları bir öneri olmuştur. Orta ve yüksek gelirli kesimde ya kendi imkanlarıyla ya da konut sektöründeki kuruluşlar aracılığıyla konut sahibi olmuşlardır. Özellikle yüksek kalitede yapılan mobil konut parklarında her türlü sosyal imkanların olduğu, spor alanları, çocuk oyun alanları, havuz, market, okul, postane gibi birinleriyle bir kasaba izlenimini vermektedir. Ancak ülkemizde bu şekilde işleyen bir mobil konut parkı yoktur.

Gelişmiş ülkelerde mobil konut yerleşimi şehir dışındadır ve sadece iş amacıyla kent içerisine gelirler. Kent içerisinde bulunan apartmanlarda ise dar gelirli kesim yaşamaktadır. Ülkemizde ise bu durum tam tersi özellik taşımaktadır. Çünkü ülkemizde apartmanda oturmak statü göstergesidir. Ancak son yıllarda ülkemizde de kentten uzaklaşma eğilimi doğmuştur. Mobil konutların bir apartman dairesinden hiçbir farkı yoktur. Mobil konut parkı da apartmanın dairelerinin yan yana dizilmiş hali gibidir. Bu nedenle mobil konutlarda yaşam tarzının hem apartman hayatına benzeri hem de Türk kültürüne yakın olması mobil konutların Türkiye’de sosyal açıdan uygulanabileceğini kolaylaştırılmaktadır.

Ancak mobil konutların uygulanabilmesi için bazı sorunların da çözülmesi gerekmektedir. Bunlar:

- Kent planlamada arsa planlamasının yapılmamış olması
- Konutlar gelişmiş ülkelerde kısa zamanda temin edilebilirken ülkemizde bu süre geleneksel yapı yöntemlerinin bitişmesiyle aynı sürede olması
- Konutlarla ilgili bazı standartların oluşturulması
- Oası afetlerde kullanılabilmesi için geçici konutlarla ilgili hala stoklanamamış olması
- At yapılanmanın Avrupa Birliği'ne girme sürecinde hala çözülmemiş olması
- Özellikle deprems sonrası acil konut seçiminde ekonomik olduğu için seçilen ancak Türklerekinliği uyumayan modellerin seçilmesi
- İlk yatırımda atelyelerin kurulabilmesi için kapitalin yüksek olması gerektiği
- Maliyetin fazla artması için bileşen çeşitlerinin az tutulması ve trafik şartnamelerinin boyutsal olarak tasarımı özgürlüğünü kısıtlaması
- Kalifiye elemana ihtiyaç duyulması ve uzman işçi yetiştirme zorunluluğu
- Üretim sırasında detaylarını iyi çözülmesi, montajın kolaylaştırılması ve üretimi için atelyeye ihtiyaç duyulması
- Depolama ve nakliye sorunları
- İyi çözülmemiş detaylar sonucu oluşabilecek konuta ait fiziksel sorunlarıdır.

Bütün bu sorunlar çözüldüğü zaman Türkiye'de mobil konutlar ve mobil konut parkları uygulanabilecektir. Ülkemizde mobil konut ve mobil konut parklarıyla ilgili eğitim verilirse ve yeterli finansman bulunursa; uygulanacak olan mobil konut yerleşmesine iyi bir alt yapı da sağlarsa ülkemizde de düzenli, kent silüetini bozmayan, sağlıklı yaşama koşullarını sağlayan, doğayla barışık yerleşimler ortaya çıkmış olacaktır.

Bu tez kapsamında mobil konutlardan genel anlamda bahsedilmiştir. Mobil konutun ülkemizdeki anlamkarması ve ülkemiz koşullarına uygunluğu incelenmiştir.

Mobil konutlar konut birimini haricinde gezici kütüphaneler, sağlık birimleri gibi sosyal birimleri için de kullanılabilir. Çadır bir mobil konut çeşididir. Yatlar

ve *gemiler* ise gerek geçici konaklama amaçlı gerekse de sürekli konaklama amaçlı kullanılmaktadır. Ancak bu tez kapsamında bu konulara fazla değinilmemiştir. Bu tez kapsamında yalnızca mobil konut birimi olarak parçaları fabrikada üretilen birimler ele alınmıştır. Bu nedenle ileride mobil sosyal yapılar, çadır strüktürler, gemiler ve su üstü yerleşmeleriyle ilgili araştırmalar yapılabilir. Ayrıca mobil konutun tasarım ve teknoloji boyutuyla ilgili araştırmalar da yapılabilir.

KAYNAKLAR

- [1] **Kronenburg R**, 2002. Mobile, The Part of Portable Architecture, pp. 13-15, Ed. Siegal J., Princeton Architectural Press, New York.
- [2] **Waterson R**, 1998. Mobility in Traditional Architecture, *Detail*, **8** p 1372-74.
- [3] **Siegel J**, 2002. Mobile, The Part of Portable Architecture, Princeton Architectural Press, New York.
- [4] **Heingartner D**, 2001. 'Mobile Home', *Artbyte* **3** **6** p 62.
- [5] **İleri C**, 2000. Qo-mobil: Be Röntgen Denemesi, *COGITO* Yapı Kredi Yayınları, **24** p 95-220.
- [6] **Tulay E**, 2003. Mimarlık ve Qomobil "Sınırları Her An Değişen Mekan", *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [7] **Schittich C**, 1998. Mobile Real Property, *Detail*, **8** p 1368-1374.
- [8] **Capella J**, 1997. Microarchitecture Large Mass-produced Objects, *Domus*, **797**, p. 58-67.
- [9] **Gürel S**, 1968. Uzay Organizasyonlarında Yeni Gelişmeler, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- [10] **Deviren A S**, 2001. Mimaride Yer: Yapının Araziyle İlişkisinin Kavramsallaştırılması (1980-2000), *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [11] **Sant' Elia**, 1913. Città Nuova, as Quoted in B Appleyard, Richard Rogers, London, 1986, p 179.
- [12] **Conrads U**, 1991. 20. Yüzyıl Mimarisinde Program ve Manifestolar, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı.
- [13] **Le Corbusier**, 1923. Toward a New Architecture, Architectural Press, Butterworth-Heinemann Ltd.

- [14] **Tekeli, D**, 2002. Değişim ve Mimarlık, Mimar Sinan Üniversitesi, <http://www.yunusaran.com/scan.doc>.
- [15] **Archigram**, 1994. A Guide to Archigram 1961-74, Academy Editions, London
- [16] **Balz, M**, 1996. Modular Dwelling Structures In Organic Design, Mobile and Rapidly Assembled Structures II, *MARAS 96*, Eds. Escrig F., Brebbia C A, Computational Mechanics Publications, p 219-228
- [17] **Uslu, T**, 1996. Üopyaların Toplu Konut Tasarımına Etkisi, *Yüksek Lisans Tezi*, ITU Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [18] **Marshall, M**, 2001. Car Architecture: When the Car and the City Collide, Jonathan Bell, August-Brkhauser, USA, p 114
- [19] **Kurokawa, K**, 1989. Towards the Evocation of Meaning Japan Architecture, August, 6-13
- [20] **Kurokawa, K**, 1992. From Metabolism to Symbiosis, Academy Editions, St. Martin's Press.
- [21] **Kurokawa, K**, 1995. The Architecture of the Age of Life Principle, Japan Architect, 1995-2, p 4-13.
- [22] **Kronenburg R**, 2002. Houses In Motion, The Genesis, History and Development of The Portable Building Second Addition, Wiley Academy, Great Britain
- [23] **Kronenburg R**, 2003. Portable Architecture, Third Edition, University of Liverpool.
- [24] **Banham R**, 1960. Theory and Design in the First Machine Age, Butterworth-Heinemann Ltd
- [25] **Uutunçel B**, 2002. Modüler Tasarım Kavramı, ve Fuar Standları Tasarımında Modülerlik, *Yüksek Lisans Tezi*, ITU Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [26] **Ödönar, E G**, 2003. Yerleştirme Sanatı Açısından Mimari Yerleştirmeler, *Yüksek Lisans Tezi*, ITU Fen Bilimleri Enstitüsü
- [27] **Herbert, G**, 1984. The Dream of the Factory Made House, MAMT Press, Cambridge, p 108

- [28] **İzgi, U**, 1999. Mimarlıkta Süreç Kavramları – İlişkiler, YEM Yayın, İstanbul.
- [29] **Aruoba, O**, 1991. Üst üste Çadırlar, *Argos*, **23**, p. 54-56.
- [30] **Sancar, Ş ve Sancar, C**, 1993. Kentleşme, DKB’de Bölge İçi Göçler, KTÜ Trabzon.
- [31] **Bartley, E R, ve Bair F. H Jr**, 1960. Mobile Home Parks And Comprehensive Community Planning Public Administration Clearing Service of the University of Florida, Studies in Public Administration, No. 19.
- [32] **Anonim** 1974. Mobile Home Park Development Standarts ve U.S. Public Health Service Enviremental Health Guide.
- [33] **Anonim** 1970. ANSI A119.1 Standard, Southern Standard Building Code Conference, Code Chapter XXV.
- [34] **Akpınar, A**, 1984. Place- A Mobile Reality Mobile Manufactured Homes, YTU İstanbul.
- [35] **Nutt-Powel, T E**, 1982. Manufactured Homes, Auburn House Publishing Co., Boston, Mass., 1982, p 3
- [36] **Drury, M, J**, 1972. Mobile Homes The Unrecognized Revolution in American Housing (Revised 1972 Edition), Praeger Publishers, New York
- [37] **Bair F. H, Jr.**, 1974. American Society of Planning Officials Regulation of Modular Housing With Special Emphasis on Mobile Homes, Chicago.
- [38] **Anonim** 1959. San Diego City Planning Department.
- [39] **Anonim** 1993. Dictionnaire Larousse Ansiklopedik Sözlük, Milliyet, Cilt 4, Milliyet Gazetecilik AŞ, İstanbul, p 1297.
- [40] **Meloon, T**, 1954. Mobile Homes: The Growth and Business Practices of the Industry, Richard D Irwin, Inc., Homewood, p 3
- [41] **Kelly, J. D**, 1973. Chilton’s Travel Trailer Repair & Maintenance Guide, Chilton Book Company, New York
- [42] **Reynolds, K, A**, 1966. An Investigation of the Mobile Home (unpublished master’s Thesis, University of California, Los Angeles, p 5.

- [43] **Satterfield H, D**, 1965. Mobile Homes: The Current Market Place, *Journal of Commercial Bank Lending*, p 37.
- [44] **Dahl, J**, 1969. The Wall Street Transcript, 678, p 18
- [45] **Mloan, T**, 1983. MHMA and MHI, Hash Facts, Chicago: MHMA
- [46] **Anonim** 1970. Committee on Banking and Currency, Message from President.
- [47] **Gillies J. M**, 1965. The Mobile Home Community, Paper presented at Panel on Planning at the Governor's Conference on Housing Los Angeles, California
- [48] **Wells H C**, 1966. The Changing Face of Prefabrication, *House and Home*, XXX, 6, p 73
- [49] **Birkner E**, 1963. The Mobile Home: Rising Giant in Housing *House and Home*, XXII, 6, p 137.
- [50] **Landau R**, 1968. New Directions in British Architecture, George Braziller, New York
- [51] **Tauber C**, 1983. American in Transition: An Aging Society, *Current Population Reports*, 128, p 23
- [52] **Humman D M**, 1984. House, Home and Identity: Sociological Observations on Recent Research, at University of Kansas, Paper Prepared for Presentation at the International Conference on Built Form and Culture Research
- [53] **Codrescu A**, 2002. Mobile, The Art Of Portable Architecture, Ed Jennifer Siegal, Princeton Architectural Press, New York
- [54] **Polat, T, Ö**, 2002. In Between Automobile and the City, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [55] **Jackson J. B** 1984. The Movable Dwelling and How it Came to America, in *Discovering the Vernacular Landscape*, CT: Yale University Press, New Haven, p 184
- [56] **John, U**, 2003. Automobile, Car Culture and Weightless Travel (Draft) Published by the Department of Sociology, Lancaster University at: <http://www.comp.lancaster.ac.uk/Sociology/Coc.008john>.

- [57] **Tulay, E.**, 2003. Mimarlık ve Otomobil “Sınırları Her An Değişen Mekan”, *Yüksek Lisans Tezi*, İ. T. Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [58] **Macdonald D.**, 1996. Democratic Architecture; Practical Solutions to Today's Housing Crisis, New York
- [59] **Path H ve diğ.**, 1984. Time-saver Standards for Housing and Residential Development, Mobile Homes and Parks, p 967-1007.
- [60] **Dülgeroğlu Y. Aydın S ve Pulat G.**, 1996. Toplu Konutlarda Nitelik Sorunu, Cilt 1-2, Toplu Konut Araştırmaları Kurumu, İstanbul.
- [61] **Kronenburg R.**, 1997. Theory, Context, Design and Technology Transportable Environments, London.
- [62] **Gür, Ş., Ö.**, 2000. Doğu Karadeniz Öçeğinde Konut Kültürü, YEM Yayınları, İstanbul.
- [63] **Fisher T.**, 1991. Industrialized Housing: Changing a Commodity, *Progressive Architecture*, **12**, p 47.
- [64] **Irwin B, Pollak D ve Tate A.**, 1992. The P/A House, *Progressive Architecture*, **8**, p 44-52.
- [65] **Wallis A D.**, 1984. The Mobile Home: Lessons IN Industrial Vernacular Housing , *Open House International*, Vol. 9, **3**, p 32-42.
- [66] **Anonim**, 1980. Disaster Preparedness, Report to the Congress Washington, D C 1972 (Aktaran: Bazoğlu S., Deprem Sonrası Rehabilitasyon Aşaması İçin Bir Konut Yapı mSistemi Araştırması, 1981, İstanbul).
- [67] **Kringold E.**, 1974. Pre- Disaster Planning: The Role of International Aid For Pre- Disaster Planning In Developing Countries, Stockholm Avdelningen Für Architecture, KTH Stockholm Skrift 7, Aktaran: Sey, Y
- [68] **Bazoğlu S.**, 1980. Deprem Sonrası Rehabilitasyon Aşaması İçin Bir Konut Yapı mSistemi Araştırması, *Doktora Tezi*, , İ. T. Ü Mimarlık Fakültesi, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü Baskı Aalyesi, Ankara, 1981.
- [69] **Sey Y.**, 1980. Afet Sonrası Barınma Sorunu ve Türkiye, *Basılmamış Profesörlük Tezi*, , İstanbul

- [70] **Corner B Donald**, 1984. Post Disaster Housing Recovery In the United States, *Open House International*, Vol. 9, 3, p 12-21.
- [71] **Latina C**, 1987. Prefabricated Housing After Italian Earthquakes, *Open House International*, Vol. 12, 3, p. 27-39.
- [72] **Davis I. and Wilkinson N**, 1987. Homelessness and the Loss or Replacement of Houses Following Disaster Impact, *Open House International*, Vol. 12, 3, p 3
- [73] **Anonim** 2002. Shigeru Ban'ın Kağıt Evleri: Türkiye İçin Deprem Konutları, Deprem *Mimarlık*, 307, p.
- [74] **Ishimaru N**, 1997. 'House In Kobe, Japan', *Domus* 797, p. 32-35.
- [75] **Bock T**, 1998. The Ultimate Challenge: Mobile Construction in Space, *Detail* 8, p 1381-1385.
- [76] **Anonim** 2004. Türk Evi Kavramının Kökenleri, www.kultur.gov.tr.
- [77] **Hinginar E**, 1990. Endüstrileşmiş Yapım Sistemlerinin Alıcıya ve Konut Açığının Kapanmasına Ekonomik Katkısı, *Prefabrik Birlik*, Sayı 16, s. 14-15.
- [78] **Şener S. M ve diğ.**, 2004. İstanbul Genelinde Olası Afet Sonrası Geçici Yerleşim Alan Örnek Tip Yerleşim Üniteleri Projesi, İTÜ Çevre ve Şehircilik *UY-GAR Merkezi Seminerleri*, İTÜ İstanbul.
- [79] **Bozkır M**, 2001. Hafif Prefabrik Sistemlerle Afet Sonrası Acil Konut Üretiminde Malzeme Seçimi ve Yapı Fiziği Sorunları, *Yüksek Lisans Tezi*, MİU Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [80] **Tümtelkin H, Bilgin İ., Nevzat Sayın**, 2001. Deprem Sonrası İçin Tasarım Y. T. Ü Mimarlık fakültesi, *Arridement o Mimarlık*, 33, p 38-41.
- [81] **Navvab D E**, 1998. Roads/ Mobility/ Architecture/ American Dream Five Essays, <http://www.Ar.Utexas.edu/Publications/Navvab.html>.
- [82] **Tüzün B**, 2003. Karavanın Yıldızı Parlıyor, Tatil & Pazar, www.radikal.com.tr
- [83] **Bali R**, 2004. www.kampkaravan.org
- [84] **Yılmaz S**, 2004. Kişisel Görüşme

- [85] **Tosun Ü**, 2004. Kişisel Görüş me
- [86] **Gönültaş Ö**, 2004. Kişisel Görüş me
- [87] **Gil açar D**, 2004. Kişisel Görüş me
- [88] **Torun E**, 2004. Kişisel Görüş me
- [89] **Kaçel, E**, 1999. “İdeal ev” Aranıyor!, *Cogito*, sayı: 18, İstanbul, s. 160-175
- [90] **Kuban, D**, 1999. “Ev Üzerine Felsefe Kırıntıları”, *Tarihten Günümüze Konut ve Yerleş me*, İstanbul
- [91] **Turgut, H**, 1991. Gecekondu Yerleş melerinde Kültür ve Mekan Etkileş i minin Saptanması Örnek: Pınar Mahallesi, İTU Araştırma Fonu, İstanbul.
- [92] **Dil deroğlu Y**, 1990. Kentsel Topraklarda Yapılaş ma Süreci Üzerine Bir İnceleme, İTU İstanbul.
- [93] **Er man, T**, 1998. Kentteki Kırsal Kökenli Göç menlerin Yaş a m nda Gecekondu ve Apart man, Bilkent Üni., İktisadi ve BİL. Fak., Siyaset ve Kamu Yöneti mi Bölümü, Ankara
- [94] **Sağ lam er G, ve di ğ**, 1995. Dar Gelirlilerin Konut Sorununun Çözümünde Mevcut Yaklaşı mların Karşılaştırmalı Analizi ve Çözüm Önerileri, TUBİTAK İNTAG 104 Araştırma Raporu, İstanbul.
- [95] **İnceoğlu A**, 1999. Evin Anlam ve Kentlileş me Süreçleri, *Doktora tezi*, İTU Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

EK KAYNAKLAR

www.scotttyrwy.com

www.mobilehomesrepair.com

www.location-mobilehomes.com

www.mobilehomesparkstore.com -

www.virginmobileusa.com

www.mobilehomedoctor.com -

www.holiday-rental-offers.co.uk

www.pueblo.gsa.gov/cic_text/housing/nanuhome/nanuhome.txt -

www.cvoeo.org/nhp/nhpindex.htm

[www.nygreat**hone**.com/](http://www.nygreathone.com/)
[www.mdbee.com/classified/**mobilehomes**/parks/](http://www.mdbee.com/classified/mobilehomes/parks/)
[www.bbc.co.uk/insideout/south/series6/**mobile_homes**.html](http://www.bbc.co.uk/insideout/south/series6/mobile_homes.html) -
[en.wikipedia.org/wiki/Mobile_**hone**](http://en.wikipedia.org/wiki/Mobile_hone)
www.crh.noaa.gov/nkx/owlie/trailer.htm
[www.hs.nv.state.fl.us/**mobilehome**/](http://www.hs.nv.state.fl.us/mobilehome/) -
[buyit.kentucky.com/findit/search/browse.jsp?catId=krd_](http://buyit.kentucky.com/findit/search/browse.jsp?catId=krd_lexingtonheraldleader65848&respropertytypenavig..)
lexingtonheraldleader65848&respropertytypenavig..
www.campingfrance.com/
[www.eglin.af.mil/**mobilehome**/](http://www.eglin.af.mil/mobilehome/)
www.geckotribe.com/home/
[www.honegain.com/local_real_estate/AL/**mobile**.html](http://www.honegain.com/local_real_estate/AL/mobile.html) -
www.scdmvonline.com/mhTitle.aspx
www.leisuredirection.co.uk/camping.htm
www.theshorthorn.com/classifieds/0335.html
classifieds.newssource.com/rent/search.cfm?c=647&m=n&pc=rent-misc
[www.donatecarusa.com/content.php?content=**mobile_hone**_title](http://www.donatecarusa.com/content.php?content=mobile_hone_title)
[www.cha.state.md.us/ofpchs/comm_srv/**mobile**.html](http://www.cha.state.md.us/ofpchs/comm_srv/mobile.html)
www.floridadisaster.org/documents/MobileParks111204.pdf
<http://www.floridadisaster.org/>
www.keycamp.co.uk/cfm/accommodation/VillaIntro.cfm?ver
wyagric.state.wy.us/chs/oterrules/park1.htm

ÖZGEÇMİŞ

Ayşe Ferhan Çolak, 11. 07. 1980 yılında Antalya'nın Manavgat ilçesinde doğdu. 1998 yılında Yabancı Dil Ağırlıklı Manavgat Lisesi'nden mezun oldu. Lisans eğitimi 1998-2002 yılları arasında Karadeniz Teknik Üniversitesi Müh. - Mim. Fakültesi Mimarlık bölümünde yaptı. Bu süre içerisinde 3 yıl K.T.Ü. Çevre Kulübü Tarihi Kültürel Varlıkları Koruma ve Turizm Komisyonu Başkanlığı 1 yıl da K.T.Ü. Çevre Kulübü Başkanlığı yaptı. 2001 yılında Mimamlar Odası'nın Mimarlık Öğrencileri arasında düzenlediği yarışmada En İyi Tasarım Başarı ödülünü aldı. Ankara'da Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğünde 2 ay staj yaptı. 2002 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimari Tasarım bölümünde Yüksek Lisans eğitimi başladı. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimari Tasarım bölümünde Doktora eğitimi devam etmektedir. Bir dekorasyon firmasında modüler raf sistemleri üzerine çalışmaktadır.